



De Mobiliteitsgids



Nr 2004/04

november 2004

Inhoudsopgave

Oudergem steeds mobieler	1
Rekening houden met gemotoriseerde tweewielers in de inrichting van de wegen	3
De tram of de trein? Waarom niet de tram-trein?	6
Mobiliteitsagenda	10
Adresboekje	11
Gegevens van het Parket bevestigen trends!	12
Glimlach, u wordt gefilmd	15
Coördinatie en communicatie als leitmov van de Gouverneur	16
Verkeersveiligheid hoog in het vaandel in Zone Zuid	17
Langzaam rijden gaat sneller	18
Zich in alle veiligheid zelfstandig verplaatsen dankzij de "Educatieve Route" van Evere	19
Evalutie : " Een kruispunt is geen jungle"	21
Twee vernieuwende initiatieven die kunnen bijdragen tot meer verkeersveiligheid	24
Twee studiedagen van Verkeerskunde	25
De overeenkomsten met de federale overheid inzake verkeersveiligheid	26

Verkeersveiligheid, een kwestie van opvoeding ?

Coluche zou geantwoord hebben "En voilà une question, qu'elle est bonne comme question, qu'elle est bonne".

Het Bestuur Uitrustingen en Vervoer van het Brussels Gewest en de Vereniging van Brusselse gemeenten hebben zich over de kwestie gebogen en hebben een grootschalige enquête uitgevoerd bij de Brusselse scholen van alle onderwijsnetten. Het doel van de studie was tweeledig: de belangstelling en de betrokkenheid van de scholen bij de verkeersveiligheid meten en de voornaamste hinderpalen aanstippen voor de ontwikkeling van een (nog) actiever beleid inzake sensibilisering van de kinderen (en waarom niet de ouders?) en verkeersopvoeding. De respons lag om en bij de 30 %, wat aantoonde dat de scholen van het Brussels Gewest veel belang hechten aan de thematiek. De eerste analyse van de antwoorden toont overigens dat veel scholen reeds actief zijn maar niet over de nodige menselijke en financiële middelen beschikken voor een langdurige en globale aanpak van de verkeersveiligheid. Op basis van deze studie zal binnenkort een rondetafel gehouden worden waar het Gewest, de organiserende macht en andere betrokken partijen (verenigingen, politiezones, gemeenten, ...) overleg kunnen plegen en oplossingen voorleggen. De Mobiliteitsgids zal u uiteraard op de hoogte stellen van de conclusies.

O ja, ik zou het nog vergeten: Coluche is domweg verongelukt met zijn motorfiets op 19 juni 1986, amper 42 jaar oud.

De Redactie.

Mobiliteit in de kijker

Oudergem steeds mobieler

wat pendelaars aanvoert. Allemaal parameters waar het lokale parkeerplan rekening mee moet houden ...

werd voornamelijk bedacht om personen met beperkte mobiliteit (gehandicapten, kinderwagens, ...) te helpen. Datzelfde beleid heeft ook de verplaatsing teweeggebracht van enkele parkeerautomaten die in de weg stonden.

Meer zones 30

De toename van de ruimtes waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u beantwoordt aan de drang naar leefbaarheid en veiligheid. Het project terzake wil het aantal zones 30 aanzienlijk uitbreiden, en dit reeds vanaf begin 2005, preciseert Christian Cumps, hoofd van de mobiliteitsdienst.

De gemeente Oudergem heeft ook 98 eenrichtingsstraten, waarvan er in 89 het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) van toepassing is sinds 1 juli 2004, waardoor ook rekening gehouden werd

Door Christian Cumps (Mobiliteitsadviseur gemeente Oudergem)

Sinds de oprichting houdt de Mobiliteitsdienst van de gemeente Oudergem een tweeledig doel voor ogen: de beperking van de snelheid en de gezelligheid van de buurten.

De Waverssesteenweg, de ruggraat van de gemeente, waar zowel veel KMO's als woningen gelegen zijn, is op zich al de moeite waard. Maar Oudergem is ook 6 metrostations, 6 buslijnen, meer dan 48 km wegen ... en een E 411 die dagelijks heel

Tegelijk mag men aan de rand van het Zoniënwoud de voetgangers, die meer dan ooit de voorrang genieten, niet vergeten. Veel trottoirs werden verbreed, schuin afgewerkt of verhoogd voor de voetgangers. De schuine afwerking van de trottoirs

"Sinds de oprichting houdt de Mobiliteitsdienst van de gemeente Oudergem een tweeledig doel voor ogen: de beperking van de snelheid en de gezelligheid van de buurten."

met de gewestelijke bekommernissen. Waarom mogen fietsers tegen de rijrichting van auto's in rijden? Voor hun veiligheid ...

Betaalzone of blauwe zone?

En wat gebeurt er met de 94 wegen (op een totaal van 252 straten) die het parkeerplan rechtstreeks beoogt?

Twee vliegen in één klap: zij zijn ofwel in betaalzone (zoals de meeste straten waaraan veel handelszaken gelegen zijn) ofwel in blauwe zone (verplicht aanbrenge van parkeerschijf voor twee uur). Twee eenvoudige toepassingen van het verkeersreglement die het langparkeren ontmoedigen.

De inwoners van de gemeente die buiten de gereguleerde zone gedomicilieerd zijn, kunnen een parkeerkaart ontvangen waardoor ze aan de parkeerautomaten niet hoeven te betalen.

Goed om weten: de buurt Vriendschap geniet een bijzondere reglementering. De blauwe zone is er namelijk uitgebreid van 9 tot 23 uur om de bezoekers van het sportcentrum niet in de verleiding te brengen ...

Zeergegeerde bewonerskaarten

Momenteel zijn er volgens Christian Cumps bijna 4.000 bewonerskaarten of vignettes uitgereikt. In betaalzone of blauwe zone geven zij de bezitter het recht om niet te betalen aan de parkeerautomaten.

Dat comfort wordt tevens toegekend aan degenen die in Oudergem in de gezondheidssector werken. Die kunnen bij het College een "medisch-sociale kaart" vragen.

Bovendien neemt de gemeente de mogelijkheid onder



Commune d'Auderghem / Gemeente Oudergem

CARTE DE STATIONNEMENT PARKEERKAART

N° de plaque d'immatriculation
Inschrijvingsnummer voertuig

MATIN
VOORMIDDAG

Heure d'arrivée
Uur van aankomst

Stationnement autorisé
Parkeren toegelaten

10.00 - 10.30



11.30

Délivrée conformément à la délibération du Conseil communal du 24 février 2000. Cette carte doit être apposée de manière bien visible derrière le pare-brise. Valable uniquement sur le territoire de la commune d'Auderghem dans une zone où le stationnement est réglementé (sauf dimanches et jours fériés). Afgeleverd overeenkomstig de Gemeenteraadsbeslissing van 24 februari 2000. Deze kaart dient goed zichtbaar achter de voorruit aangebracht te worden. Geldig op het grondgebied van de Gemeente Oudergem in een zone waar het parkeren is gereguleerd (uitgezonderd op zon- en feestdagen).

de loop om een abonnement toe te kennen aan de personen die geen recht hebben op een bewonerskaart maar kunnen aantonen dat zij een activiteit uitoefenen waarbij zij een vergelijkbaar attest nodig hebben. Onder bepaalde voorwaarden uiteraard ...

Last but not least werd de toegankelijkheid van de gemeentegebouwen vorig jaar grondig bestudeerd. Daarom zullen de volgende ingrijpende aanpassingswerken steeds rekening houden met deze essentiële gids van de mobiliteit.

Contact: mobilite@auderghem.be

Commune d'Auderghem

N° / Nr BA0003

Gemeente Oudergem

CARTE / VIGNETTE DE RIVERAIN

BEWONERSKAART / BEWONERSVIGNET

Numéro d'immatriculation / Kentekenplaat : **CLK938**

Validité / Geldigheid : **2005**

Le titulaire de cette carte peut bénéficier des facilités de stationnement prévues à l'article 27.1.4, 27.3.4 et 27 ter du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sur la voie publique ou dans la zone et avec le véhicule mentionné ci-dessus. Cette carte doit être placée derrière le pare-brise. / De houder van deze kaart kan genieten van de bijzondere parkeerregeling voor de bewoners bepaald in artikel 27.1.4, 27.3.4 en 27 ter van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op de hieronder vermelde openbare weg of zone en met het vermelde voertuig. Deze kaart moet achter de voorruit geplaatst worden.

Cachet de la Commune / Zegel van de Gemeente

Date et signature
Datum en handtekening

Rekening houden met gemotoriseerde tweewielers in de inrichting van de wegen

Dit artikel werd reeds gepubliceerd door onze collega's van de UVCW (Union des Villes et Communes de Wallonie) in hun tijdschrift "*Mouvement Communal*" van december 2003. Wij danken tevens de heer Jorssen, Voorzitter van de vzw Fedemot, om ons dit artikel te laten opnemen in deze Mobiliteitsgids.

De vzw Fedemot bestaat uit vrijwilligers en heeft tot doel de bevordering van de motor en de verdediging van de belangen van de gemotoriseerde tweewielers, van de kleinste tot de zwaarste..

Door Eric Bourgeois (Fedemot vzw)

De mobiliteit in het algemeen en de verzadiging van de steden en het wegennet zijn onderwerpen waarover tegenwoordig veel gesproken wordt, en ook over de gevolgen op de levenskwaliteit, het leefmilieu en de verkeersveiligheid.

Hoewel men het openbaar vervoer en de fiets vaak als oplossingen vermeldt, spreekt men zeer weinig (als men er al over spreekt) over de motorfiets, die nochtans een interessant alternatief vormt voor de verkeersproblemen. Een auto neemt op de weg immers ongeveer evenveel plaats in als twee motorfietsen. En bij het parkeren kunnen er zelfs drie of vier motorfietsen op de plaats voor één wagen. Op een gelijk traject vervuult de motorfiets minder dan een auto, omdat die niet in de file staat en het snelste vervoermiddel is voor afstanden die te lang zijn om te fietsen.

In België zijn er meer dan 305.000 motoren ingeschreven, zonder de bromfietsen en de scooters mee te rekenen.

Veel daarvan worden enkel gebruikt tijdens de vrije tijd. Toch stellen we vast dat meer en meer mensen met de motorfiets of scooter naar het werk gaan, wat aantoont dat dit voertuig aantrekkelijk is voor dagelijkse verplaatsingen.

Vandaar het belang van infrastructuur die ook rekening houden met de eigenheden van de gemotoriseerde tweewieler. Jammer genoeg zijn de staat van het wegennet en het algemeen gebrek aan aandacht voor de motor als volwaardig voertuig steeds weerkerende problemen voor de aanhangers.

Daarom werd Fedemot opgericht, en vzw die als vertegenwoordiger en adviseur optreedt en een constructieve dialoog wil aangaan met de politiek verantwoordelijken en beleidsvoerders op alle machtsniveaus (gemeentelijk, provinciaal, regionaal, federaal).

De doelstellingen van Fedemot

1. Wij trachten van de politieke beleidsvoerders de erkenning te verkrijgen van de voordelen van de gemotoriseerde tweewieler voor de mobiliteit en het leefmilieu, alsook de verbetering van de wegeninfrastructuur om de veiligheid van de motorrijders te verhogen en opdat er rekening met hen zou gehouden worden in projecten voor inrichting en mobiliteit.
2. Wij trachten de jongeren en hun ouders te sensibiliseren voor het verantwoord rijgedrag van een gemotoriseerde tweewieler, onder meer door de organisatie van sensibiliseringsdagen in scholen van Wallonië. Voor die acties werken wij samen met de federale politie en de verzekeringsinstelling OMOB.
3. Wij trachten de automobilisten

bewust te maken van de aanwezigheid en de kwetsbaarheid van de gemotoriseerde tweewielers en algemener streven wij naar een hoffelijkere verdeling van de rijweg tussen motorrijders en andere categorieën voertuigen.

Onze wens is tot een constructieve samenwerking met de gemeenten te komen.

Bij projecten voor de verbetering van de infrastructuur leveren wij de gemeenten advies. Of het nu gaat om de aanleg van specifieke parkings, de inrichting van de rijweg of de preventie in scholen, wij geven tips en advies als federatie van motorrijders.

De volgende voorbeelden tonen situaties waarmee motorrijders vaak te kampen hebben en waaraan dus bijzondere aandacht besteed moet worden.

Parkeren

De aanleg van aangepaste parkings voor gemotoriseerde tweewielers is onmisbaar geworden in de bebouwde kom. Net als voor fietsen ontrafden die voorbehouden plaatsen het wildparkeren en verbeteren zij de veiligheid van het voertuig en de weggebruikers.

Die parkings zijn uitgerust met in de grond verankerde systemen waaraan het voertuig vastgemaakt kan worden, en zijn zo ontworpen dat er geen andere voertuigen kunnen parkeren. Het zijn veiligere parkeerplaatsen die steeds beschikbaar zijn voor motoren, waardoor zij niet langer gaan parkeren op plaatsen waar zij voetgangers hinderen.

Onderstaande foto toont een parking voor motorfietsen in Luik, die in samenspraak met de stad aangelegd werd.



Bron: Fedemot

Wegmarkeringen

Wegmarkeringen zijn vaak gladder dan de rijbaan, vooral bij regen. De kwaliteit van de verf en de plaats waar de markeringen aangebracht worden, zijn dus zeer belangrijk.

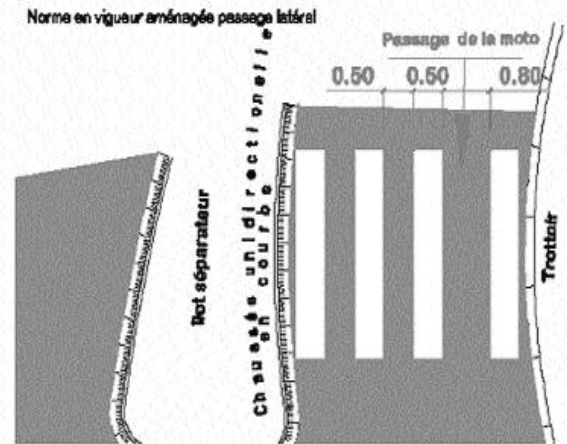
Zebrapaden zijn daar een goed voorbeeld van, aangezien er in de bebouwde kom zeer veel zijn.



Bron : Fedemot

Het gebruik van kleuren om zebrapaden te doen opvallen (gekleurde platformen of verf tussen de witte streken) is te vermijden. Door de verf kunnen de banden immers hun grip op het wegdek verliezen. Als de signalisatie van zebrapaden absoluut bijkomende geverfde oppervlakken vereist, moet men er steeds voor zorgen dat er naast geverfde ook ongeverfde oppervlakken zijn om de gemotoriseerde tweewielers niet in gevaar te brengen. Speciale verf die de wegvastheid waarborgt, is duur en wordt niet veel gebruikt.

De volgende techniek stelt voor dat de niet beschilderde strook voor de motor, ruimer zou zijn, wat dus minder risico's inhoudt. Dit soort markering maakt voldoende ruimte op de rijbaan vrij voor het doorrijden van de motor en vrijwaart het zicht op de voor de voetganger voorbehouden ruimte.

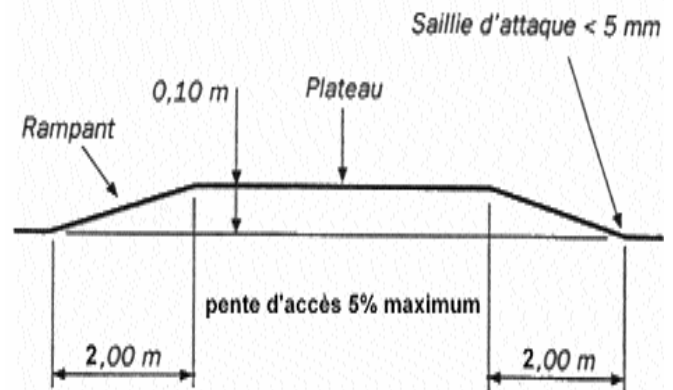


Bron: DDE 74 (Frankrijk), voorstel van Jean-Pierre Chabanne

Snelheidsremmers

Wat de snelheidsremmers betreft - en binnen de grenzen van de normen in België - pleiten wij voor de aanleg van trapeziumvormige plateaus. De snelheidsremmers (sinusvormige wegverhoging) en de plateaus met sinusvormige oprijstroken zijn door hun vorm te gevaarlijk voor gemotoriseerde tweewielers omdat lichte voertuigen er gemakkelijk de lucht ingaan.

Overal waar dat mogelijk is, pleiten wij voor plateaus die niet hoger zijn dan 10 centimeter, met een oprijstrook van 2 meter lang en een oprijhelling van maximaal 5%. De lengte van het vlakke gedeelte is minder belangrijk voor de motors, terwijl de norm van dit soort plateau 8 meter is.



Bron: Fedemot

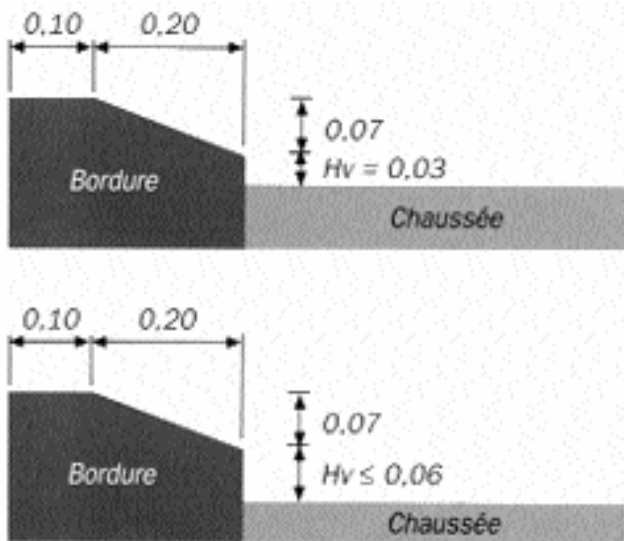
Deze opstelling blijft ontradend voor alle voertuigen en waarborgt de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers. Er dient ook veel aandacht te gaan naar de inrichting van de aanrijzones: versmalling van de rijbaan, verandering van materialen en vooral signalisatie.

Borduren en eilandjes

Borduren, verhoogde scheidingen en verkeersgeleiders verdienen bijzondere aandacht, omdat zij een groot risico kunnen inhouden voor de stabiliteit van tweewielers.

Voor scheidingseilanden dient men bij voorkeur schuine borduren te gebruiken. De hoogte van de verticale zijde mag niet hoger zijn dan 6 cm.

Men moet streven naar een goede zichtbaarheid van de neus van de eilanden, ook 's nachts, door een voldoende ruime geverfde presignalisatie en het gebruik van borduren die in het wit geverfd zijn of in de massa verwerkt.



Bron: Fedemot

Doorgaans mag er op het centrale eiland geen enkel obstakel zijn dat een voertuig waarover de bestuurder geen controle meer heeft, brutaal kan blokkeren. Wat ook vermeden moet worden zijn bomen, massieve beeldhouwwerken, stenen blokken, palen, verlichting, muurtjes, schuine berm, grachten, ...

Deze aanbevelingen aangaande borduren zijn ook van toepassing op rotondes en scheidingen van rijstroken.

Besluit

De inrichting van de weg dient in haar geheel bekeken te worden en men moet alle weggebruikers en hun

veiligheid in aanmerking nemen. De hele weg moet bekeken worden, of dat nu betrekking heeft op de vermelde inrichtingen of de omgeving van de straten, het onderhoud van de rijbaan, de riooldeksels, ...

Contact: FEDEMOT (vzw)

Jean-Marie Jorssen, Voorzitter

E-mail: fedemot@hotmail.com

Tel. 04 227 26 82

Vzw Fedemot heeft deelgenomen aan de Brusselse Staten Generaal voor Verkeersveiligheid om er hun adviezen betreffende de inrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers bekend te maken.

De gemeenten kunnen contact opnemen met onze vereniging teneinde beter rekening te houden met de gemotoriseerde tweewielers in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de inrichting van de wegen en zo de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren.

De vzw Fedemot bestaat enkel uit vrijwilligers en heeft tot doel de bevordering van de motor en de verdediging van de belangen van de gemotoriseerde tweewielers, van de kleinste tot de zwaarste.

De tram of de trein? Waarom niet de tram-trein?

Door Erik Caelen en Barbara Decupere (VSGB)

In het kader van de permanente vorming van de mobiliteitsambtenaren hebben de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB de handen in elkaar geslagen om een studiereis te organiseren naar Saarbrücken en Straatsburg. Hier volgt het relaas van de reis, die plaatsvond op 7 en 8 oktober jl., door onze verslaggevers ter plaatse.

Inleiding

Het doel van de studiereis was tweeledig. Naast het educatieve aspect, namelijk het bestuderen van de tram-trein in Saarbrücken en het tramnetwerk in Straatsburg met aandacht voor verkeersveiligheid en parkeermaatregelen, was het opzet van deze studiereis ook om de band tussen de mobiliteitsambtenaren van zowel gemeenten, gewest als politie onderling te versterken, alsook om deze mobiliteitsambtenaren samen te brengen en te laten kennismaken met de politieke verantwoordelijken. Het was dus te betreuren dat het begin van het parlementaire jaar met een week werd vervroegd, waardoor de minister bevoegd voor Mobiliteit, de heer Pascal Smet, forfait moest geven, evenals sommige parlementsleden. Niettemin tekenden een viertal gemeenteraadsleden en de top van de Maatschappij voor Intercommuniaal Vervoer van Brussel (MIVB) voor aanwezig. Waren eveneens present: een delegatie uit de politiezones, het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de NMBS, de pers en de firma Bombardier. Ook veertien gemeenten waren vertegenwoordigd. Het was verzamelen geblazen om 7.15 uur aan het Noordstation en om 7.30 uur aan metrostation Delta.

Naar Saarbrücken

Zoals het een goede studiereis betaamt, werd de bijna vijf uur durende heenrit per autocar naar Saarbrücken opgeluisterd door uiteenzettingen en videobeelden over Straatsburg en Saarbrücken. De heren Christan Dochy van de MIVB en André Detollenaere van de firma Bombardier Transport stelden eveneens de nieuwe tramrijtuigen van de MIVB voor.

De MIVB heeft de firma Bombardier namelijk de opdracht gegeven om 46 tweerichtingstrams van het type Bombardier Flexity Outlook te ontwerpen en te produceren. Het order omvat 19 "lange" trams bestaande uit zeven modules met een totale lengte van 43,22 m en 27 "korte" trams van vijf modules met een totale lengte van 31,85 m. De MIVB heeft twee verschillende tramlengtes besteld om aan diverse behoeftes qua passagiersvolume op de verschillende lijnen te kunnen voldoen. Het contract omvat eveneens de revisie van de draaistellen en tractie-uitrusting van de voertuigen gedurende een periode van 15 jaar. De Flexity Outlook trams voor Brussel zijn gebaseerd op een beproefde technologie die gekenmerkt wordt door een 100 % lage vloer interieur en conventionele draaistellen, waardoor een beter en stabiel rijgedrag verkregen wordt en het comfort aanzienlijk verhoogt. Er werd ook veel aandacht besteed aan de veiligheid van zowel de bestuurder als de passagiers: de cabine weerstaat een compressiekracht van 40 ton en de staalstructuur van het chassis wordt naar de zijden van het rijtuig doorgezet om zo de passagiers te beschermen in geval van een zijdelingse aanrijding. Het Flexy Outlook concept met zijn brede deuren en volledige lage vloer maakt het voertuig gemakkelijk toegankelijk voor mindervaliden en kinderwagens. De Belgische designer Axel Enthoven staat in voor het splinternieuwe design van zowel de binneninrichting als het exterieur van de tram. Het moderne industriële interieur is een hedendaagse vertaling van de Art Nouveau. Nobele materialen, elegante kleurcombinaties en functionele, gebruiksvriendelijke details vormen de basis van het attractieve design. De levering van de rijtuigen is gepland tussen juni 2005 en februari 2007.

Eenmaal aangekomen in Saarbrücken heeft prof. dr. ing. Heinrich van de **SaarBahn&Bus** een uiteenzetting gegeven over het concept van de Tram-Trein.

Hij overliep de geschiedenis van de tram in Saarbrücken. Reeds in 1890 reed er een stoomtram door de straten van Saarbrücken. Helaas werd in 1965 het tramnetwerk afgeschaft en werd het vervangen door buslijnen. De auto was immers "het" vervoermiddel van de toekomst. Deze "automobiliteit" eiste echter haar tol: begin jaren negentig stond Saarbrücken aan de rand van een verkeersinfarct.

Niet minder dan 60.000 pendelaars reden dagelijks



Van de stoomtram naar het concept tram-trein ... Saarbrücken heeft voortaan geen geheim meer voor de deelnemers.

met de auto naar Saarbrücken, met als gevolg dat de bussen mee in de file stonden. Er moest een oplossing gezocht worden en een nieuwe visie over het openbaar vervoer zag het leven. Deze visie kan als volgt omschreven worden:

- ⇒ het openbaar-vervoeraanbod baseren op een spoornetwerk,
- ⇒ het terugschroeven van de vervuiling,
- ⇒ het resoluut kiezen voor milieuvriendelijkere krachtbronnen,



De tram-trein in station Saarbrücken

- ⇒ het omschakelen naar aardgas als brandstof voor de bussen.

Het concept van een tram-treinnetwerk is de pijler van deze visie. Het voordeel van een dergelijk netwerk is onder andere dat men niet meer moet overstappen van trein naar tram, wat de reistijd verkort. Op dit ogenblik bestaat het netwerk uit 44 km die de steden Lebach, in het noorden, met Sarreguemines (Frankrijk) in het zuiden met elkaar verbinden via Saarbrücken. Een ander voordeel is dat de klant maar één vervoerbewijs nodig heeft om zich zowel binnen als buiten de stad te verplaatsen, en zelfs over de grens heen. Op dit ogenblik vervoert SaarBahn&Bus jaarlijks 43 miljoen reizigers. De ambitie van de maatschappij is om het tram-treinnetwerk uit te breiden zodat de andere steden van de regio eveneens snel bereikbaar worden.

Na de uiteenzetting mochten we de tram-trein proefondervindelijk ervaren. Om 15.29 uur stipt vertrok de Brusselse afvaardiging vanuit het hoofdstation voor een rit naar Sarreguemines in Frankrijk. Wat is nu een tram-trein? Het concept zag het levenslicht in Karlsruhe, eind jaren 70 begin jaren 80. Dr. Ludwig, directeur-generaal van de stedelijke vervoersmaatschappij

van Karlsruhe, kwam op het idee om een tram te laten rijden op de sporen van de trein bij het verlaten van de stad. Het invoeren van het systeem zorgde voor een toename met 300 % van het aantal vervoerde reizigers op een jaar tijd! Sindsdien heeft het concept ook ingang gevonden in andere steden in Duitsland, maar ook in Frankrijk, Nederland en Zwitserland. Zonder al te veel in te gaan op de technische details moeten we vermelden dat de originaliteit van de tram-trein erin bestaat dat de tram zonder te stoppen van het ene systeem naar het andere overschakelt. Dat lijkt eenvoudig, maar technisch en praktisch gezien komt er heel wat bij kijken. Een tramnetwerk gebruikt namelijk een andere elektrische voeding dan het treinnetwerk, de



De toegang tot de tram-trein wordt voor mindervaliden vergemakkelijkt door een lage vloer op de hoogte van het perron

signalisatie is verschillend, de tram moet rekening houden met het treinnuurooster (de slots) enz.

In Saarbrücken heeft men gekozen voor rijtuigen van het type Bombardier Flexity Link. De tram-trein bestaat hier uit vier modules met een totale lengte van 37 m. Zowel in de stad als buiten de stad (dus op het treinnetwerk) is het voertuig makkelijk toegankelijk door de lage vloer. Aangezien er verschillende perronhoogtes zijn, werd een systeem bedacht waarbij er bij het opengaan van de deuren een trede naar voren schuift die de hoogte overbrugt. Daardoor ondervinden bijvoorbeeld de rolstoelgebruikers geen enkele moeilijkheid om in of uit te stappen. De rijtuigen hebben een totale capaciteit van 96 zitplaatsen en 147 staanplaatsen (4 personen per m²). Een groot voordeel van dit type voertuig is dat het snel kan optrekken. Dat betekent dat er over dezelfde afstand meer stopplaatsen ingelast kunnen worden. De maximumsnelheid op het treinnetwerk is 100 km/u. En last but not least, de Flexity Link is zeer comfortabel: gemakkelijke zitstoelen, een perfecte doorkijk (sociale controle), elektronische informatieborden die de volgende halte en de eindbestemming aangeven, ... Bovendien hebben de rijtuigen een aantrekkelijk design.

Bij aankomst in Sarreguemines stond onze autocar te wachten en reden we naar Straatsburg, waar we rond 18 uur onze intrek namen in het hotel. Voor het avondeten kregen we nog de gelegenheid om met de tram naar het centrum te rijden om de vele voetgangerszones te ontdekken.

Bezoek van Straatsburg

Vrijdagochtend om 8 uur worden we ontvangen door de heer Georges Muller van de **Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)**. Hij ving zijn uiteenzetting aan met enkele cijfers.

Straatsburg zelf telt 250.00 inwoners, maar de "Communauté urbaine" omvat 27 gemeenten, samen goed voor 450.000 inwoners. De CTS bestaat sinds 1878, toen de eerste **tram** in gebruik genomen werd. Sinds 1990 heeft CTS een contract voor het beheer en de uitbating van het hele stedelijk vervoer tot 2022.

In 1960 verdwijnen de eerste trams uit Straatsburg, omdat de gemeentelijke overheid beschaamd was over die "verouderde dingen" in het historische centrum. Op dat moment duiken echter de eerste echte verkeersproblemen op. Het stadsbestuur zoekt oplossingen: alles behalve de tram! De beleidsvoerders willen een "modern" openbaar vervoer: de metro heeft veel aanhang, maar men stoot onmiddellijk op enorme obstakels zoals de vochtige ondergrond.

Er wordt dus een **busnetwerk** uitgetekend, wat snel niet de juiste oplossing blijkt, want de bussen vreten energie, vervuilen en zitten ook klem in de file. De problemen worden steeds groter. Een tiental jaren lang volgt het ene project na het andere, maar niets wordt geconcretiseerd.

De Franse overheid beseft dat de files en de vervuiling in de grote steden een groot probleem worden en schrijft een wedstrijd uit om zoek naar oplossingen voor de tien steden met de grootste problemen. De Staat biedt aanzienlijke financiële steun voor de projecten.

De stad **Nantes** is de eerste die de uitdaging aanneemt. In 1983 beslist de burgemeester namelijk een tramnetwerk aan te leggen. In december 1984 zijn de werken af. Op 6 januari 1985, dag van de ingebruikname van het net, legt een sneeuwstorm Nantes lam, behalve de tram die ongehinderd voortrijdt! Onmiddellijk succes voor de eerste tramlijn in Nantes.

Straatsburg heeft wel interesse, maar Nantes heeft zijn circuit op zeer brede lanen aangelegd terwijl Straatsburg veel nauwe straatjes heeft, waar een tramnet dus niet mogelijk is.

In 1989 brengen de verkiezingen een nieuwe wind door Straatsburg na meer dan 40 jaar "tramfobie". Catherine Trautman is tegen de grote werken voor de metro en wil de **tram** opnieuw een plaats geven. Zij wil het

gebruik van het openbaar vervoer duurzaam bevorderen. Daartoe moet de auto uit het stadscentrum geband worden en het centrum heringericht worden ten gunste van andere vervoerswijzen. Dat houdt zeer ingrijpende stedenbouwkundige ingrepen in, waarvan de organisatie en de uitvoering aan de CTS toevertrouwd werden.

De heer Georges Muller, verantwoordelijke voor de technische studies bij de CTS, stelt ons het project voor, alvorens een rondrit te doen om een overzicht te krijgen van wat er zoal gedaan werd.

Tijdens de uitvoering van het project moesten twee doelstellingen voor ogen gehouden te worden: de termijnen respecteren en het budget niet overschrijden. De werken zijn van start gegaan in 1990 en werden afgerond op 26 november 1994: het resultaat was de 9,8 km lange lijn A. In 1998 werd die verlengd met 2,8 km en werd lijn D aangelegd. In september 2000 werd lijn B en C in gebruik genomen over een lengte van 12,6 km.

De bevolking werd geregeld op de hoogte gesteld van de vordering van de werken door middel van een mascotte, de beer Bruno, het communicatiemiddel tussen de CTS en de bevolking.

Het reizigersaantal van 18.000 reizigers per dag op lijn A in het begin is tot 130.000 opgeklommen. In 2002 werden 74,1 miljoen reizen afgelegd op het stadsnet, wat een toename betekent met 85 % ten opzichte van 1992.

De communicatiecampagne werd bijzonder goed verzorgd: er werden namelijk niet minder dan 88 wijkvergaderingen georganiseerd. Aanvankelijk waren de handelaars tegen het project gekant, maar inmiddels zijn zij er de hevigste aanhangers van geworden, de publici-



Het parkeerbeleid werd ook over een andere boeg gegooid om de ontwikkeling van het openbaar vervoer mogelijk te maken.

taire ondersteuning. Er is zelfs een bakker die een soort praline ontworpen heeft, de "pavé du tram". Al snel wou de bevolking nieuwe lijnen en nu zien we dat de huizen langs die lijnen zeer gegeerd zijn.

Momenteel doorkruisen vier tramlijnen de 27 Straatsburgse gemeenten. Twee ervan werden verlengd en twee nieuwe lijnen worden reeds uitgetekend: lijn E en

F zullen respectievelijk naar het Europees Parlement en de Raad van Europa lopen. Het succes is onmiskenbaar. De design van de tram, van de hand van de Belg Philippe Neerman, zit daar uiteraard voor iets tussen, met de maatschappij Bombardier als uitvoerder.

De stad werd dus in haar geheel herdacht, met de aanleg van voetgangerszones, de uittekening van fietspaden en de verbanning van de auto uit het stadscentrum. Rijvakken en parkeerstroken moesten plaats ruimen voor de tram in nauwe straten. Zo werden er in



Eén van de 10 Straatsburgse overstapparkings waar de automobilisten terecht kunnen voor slechts 1,50 € per dag.

het stadscentrum 3.000 parkeerplaatsen verwijderd. Op de grote lanen werden rijvakken verwijderd en bomen aangeplant.

De tram rijdt over de hele lijn over een eigen bedding en de kruispunten zijn uitgerust met afstandsbediende lichten die hem steeds voorrang verlenen. De duur van de rit is dus op ieder ogenblik van de dag identiek. De commerciële snelheid varieert tussen 19 en 24 km/u naar gelang van de lijn. De eerste tram vertrekt om 4.15 uur en de laatste rijdt tot 1.20 uur. De maximumsnelheid bedraagt 60 km/u en is beperkt tot 40 km/u in het centrum.

Het mobiliteitsbeleid heeft ook gezorgd voor 10 overstapparkings (4.000 plaatsen) waar men zijn auto voor 1,5 euro/dag kan achterlaten (tegen 2,5 euro/uur in het stadscentrum) met een gratis heen-en-terug-ticket per passagier op het hele CTS-net. Elke parking heeft ook een bewaakte fietsparking. Er is ook een systeem van fietsverhuur dat gratis is voor de CTS-abonnees en de fietsen mogen mee in de tram.

Het busnetwerk bestaat nog steeds, maar enkel in de stadsrand om de mensen naar de tram te brengen.

Na dit bezoek namen we rond 14.30 uur de autocar met bestemming Brussel. Tijdens de terugrit trok de heer Alain Flausch, directeur-generaal van de MIVB, enkele **conclusies** uit de studiereis:

- Op beleidsvlak moeten er worden nagegaan

of de niet-gebruikte sporen in het Brusselse niet aangewend kunnen worden voor een tram-trein-project. Dit veronderstelt een synergie tussen de verschillende infrastructuren.

- Er moet naar samenwerking tussen de verschillende operatoren gestreefd worden.
- De complementariteit van Straatsburg moet eveneens in Brussel ingang krijgen: de aanleg van een tramlijn moet in een totaalconcept van stadsvernieuwing bekeken worden, waarbij de traminfrastructuur één geheel vormt met de stedenbouwkundige en architecturale context.

Tot slot deelde de heer Flausch mee dat er een samenwerkingsakkoord ondertekend werd tussen de MIVB en Transdef. Omstreeks 21 uur kwam de Brusselse delegatie in het Brusselse Noordstation aan.

Besluit

De studiereis was een vermoeiende maar leerrijke uitstap. Voor Saarbrücken onthouden wij vooral het genomen aantal gebruikers van het openbaar vervoer sinds het ingebruikname van de tram-trein. In Straatsburg is ons vooral bijgebleven dat er een wil is om een “duurzaam” verplaatsingsbeleid in te voeren, waarvan de hoofddoelstelling erin bestaat voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer. Het tramnetwerk werd geïntegreerd in een stedenbouwkundige context (voetgangersgebieden, tram in eigen bedding, coördinatie van de verkeerslichten, ...). Ook de wijze waarop met de bewoners, de handelaars en andere drukkingsgroepen gecommuniceerd werd, heeft onze aandacht getrokken. Niet alleen hoe de stad gecommuniceerd heeft, maar ook het tot stand brengen van een permanent overleg en sensibilisatie (de tram is “hun” tram geworden) is een na te volgen voorbeeld. Toch een klein minpuntje van dit bezoek: door het te drukke programma konden de voetgangersgebieden en andere specifieke aanleg van straten en pleinen niet worden bestudeerd, evenmin als de verkeersregeltechnieken en de infrastructuur ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgb.be

Mobiliteitsagenda

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
25 november - Machelen	Studiedag : rol van GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen - Reflectie en discussie over kosten en baten van het introduceren van een GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen met analyse van noden, meerwaarde, risico's en impact op de organisatie	Info: Tritel, Louizastraat 40B, 2800 Mechelen - e-mail: info@tritel.be - Fax.: 015/44.61.19 - Tel.: 015/44.61.10
2 december - Brussel	Verkeerskundige modules : ruimtelijke streefbeelden in ontwikkeling	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
2-3 december - Genua (Italië)	19ème Conférence annuelle POLIS : "Citizens first: the impact of transport on local society, optimising costs and financial resources"	Info: www.polis-online.org - e-mail: shoadley@polis-online.org
9 december - Brussel	Verkeerskundige modules : excursie naar Interpolis in Tilburg (NL) en Mobidesk Limburg	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
15 december - brussel	Studiedag : effecten van infrastructuurmaatregelen	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
18 december - Nijmegen (N)	Platform parkeren	Info: Studiecentrum voor Bedrijf en overheid: www.sbo.nl/platformparkeren.htm
26-27 januari - Issy-les-Moulineaux (Fr)	Congrès International de l'ATEC 2005 : « Mobilité durable: aménagements, infrastructures, équipements et services »	Info : www.itsfrance.net - Tel. : +33145247102 - Fax: +33145240994 - e-mail: atec-its@wanadoo.fr
2 tot 6 april - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
31 mei tot 3 juni - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28 au 30 september - Brussel	XX Belgisch Wegencongres	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: in-fo@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest ... 1 jaar later

Aansluitend bij de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2003 specifiek Brusselse Staten-Generaal gehouden om de uitvoering te steunen van de doelstellingen die op federaal en Europees niveau vastgelegd waren. In samenwerking met alle partijen die bij de verkeersveiligheid betrokken zijn (gemeenten, politiezones, Parket, Gouverneur, BIVV, Vereniging van Brusselse Gemeenten, MIVB, verenigingen,...) heeft het Gewest beslist om tegen 2006 het aantal doden en zwaargewonden in verkeersongevallen met 33 % terug te schreeven en het tegen 2010 te halveren ten opzichte van de cijfers die in 2000 opgetekend werden. In 2003 hebben verschillende werkgroepen een vijftigtal maatregelen i.v.m. infrastructures, verkeersopvoeding en sensibilisering, controle en repressie op papier gezet. Ter herinnering: de conclusies van de Brusselse Staten-Generaal zijn terug te vinden op de website van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest op www.vsgb.be (rubriek Mobiliteitscel > Controle en repressie).

Dit ambitieuze doel kan slechts bereikt worden binnen de opgelegde termijnen als de verschillende actoren uit de mobiliteit die bij het project betrokken zijn, in actie treden en ieder zijn deel van het werk doet. Het is dus belangrijk de taken te verdelen en regelmatig samen na te gaan welke vooruitgang geboekt is voor bepaalde maatregelen en waarom voor andere achterstand opgelopen is. Daarom heeft het Gewest beslist om binnenkort een plenaire vergadering te organiseren "**Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, stand van zaken 1 jaar later**". De Mobiliteitsgids zal u uiteraard op de hoogte houden van de conclusies van de vergadering en de beslissingen die er genomen worden.

Adresboekje**De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Wij hebben voor u een handig overzicht gemaakt van de adresgegevens van de mobiliteitsambtenaren van de 19 Brusselse gemeenten. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Altenloh Frank	Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Verhulst Véronique	Koekelberg	02/412.14.73	02/414.10.71	vverhulst@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Joost	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@ucclle.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Een beetje humor doet altijd goed...

Ook carpooling heeft zijn grenzen ... (bron: www.top-delire.com)



Een originele oplossing voor parkeerproblemen ... (bron: www.top-deilre.com)

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Gegevens van het Parket bevestigen trends!

Regelmatig leggen we u cijfers voor in verband met een bepaald aspect van het parkeren of de mobiliteit in het algemeen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit keer is onze rubriek gewijd aan de resultaten van het Politieparket in 2003.

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

De afdeling Politierechtbank van het Parket van de Procureur des Konings heeft ons de resultaten doorgegeven van het werk dat zij in 2003 verricht hebben. Een goede gelegenheid voor de Mobiliteitsgids om de schijnwerpers te richten op de recente evolutie van de trends die vastgesteld werden in ons artikel in de Mobiliteitsgids van november 2003.

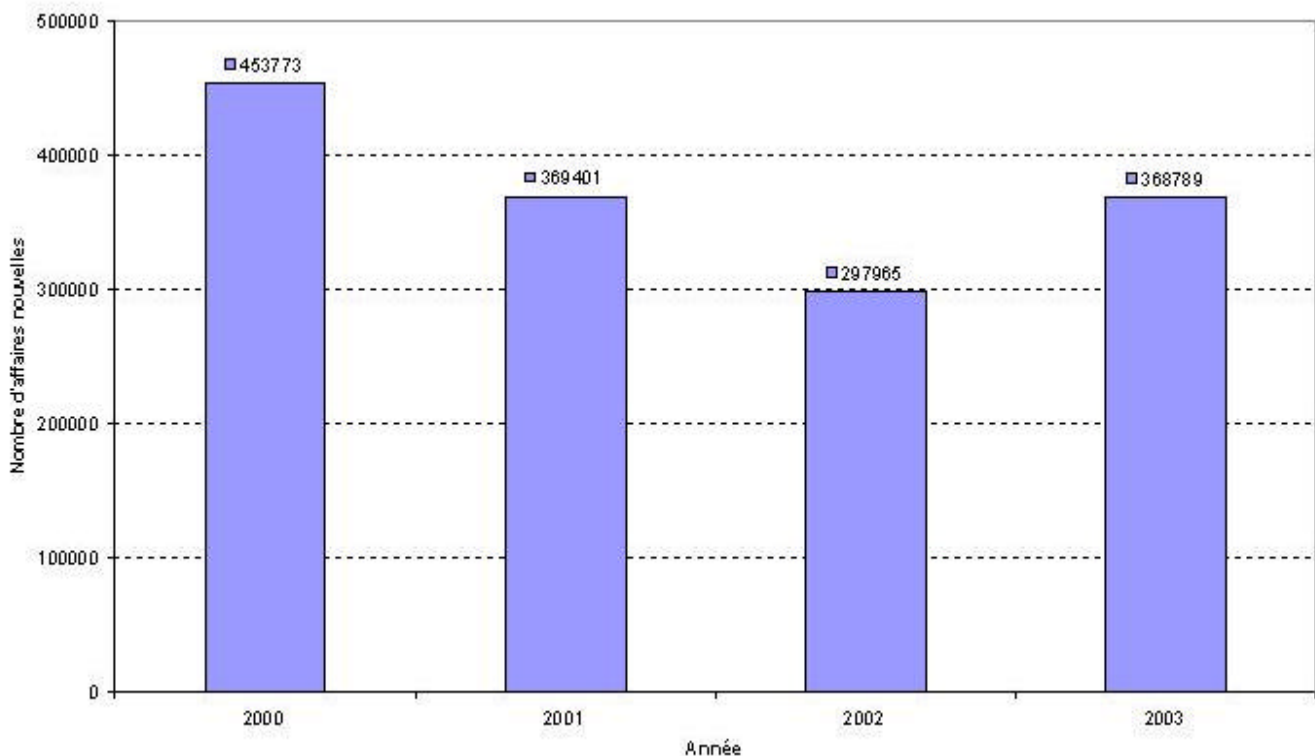
Zoals gewoonlijk zijn enkele voorafgaande methodologische opmerkingen vereist, alvorens over te gaan tot een verfijnde analyse, om de gegevens van het Parket niet verkeerd te interpreteren. Die cijfers hebben uitsluitend betrekking op de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en niet het hele gerechtelijke arrondissement. Bovendien omvatten de gegevens alle materies waarvoor het bevoegd is: verkeer – uiteraard – maar ook een reeks overtredingen die met politiestrafen bestraft worden (overtredingen op de wet van 21.11.1989 betreffende de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid, auto, afvalophaling, MIVB-tickets, ...). Uit de inlichtingen die wij ingewonnen hebben, blijkt dat ongeveer 15 % van de processen-verbaal die aan het

Parket overgemaakt worden, met andere materies dan verkeersovertredingen te maken hebben. Tot slot moeten wij eraan herinneren dat het begrip verkeer ook andere begrippen dan snelheid behelst, zoals bijvoorbeeld verkeersongevallen, parkeerovertredingen of nog rijden onder invloed (alcohol – drugs).

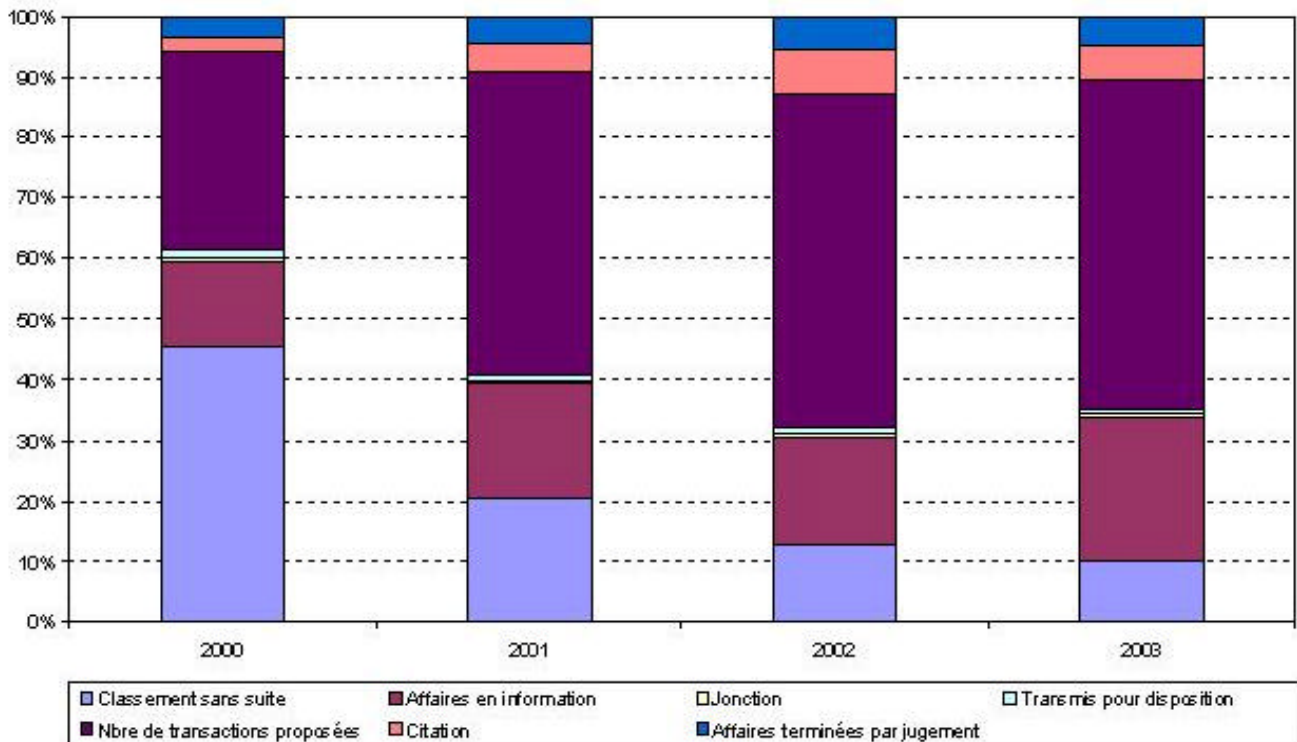
De invloed van de politiehervorming verzwakt

Hoewel het aantal nieuwe zaken tussen 2000 en 2002 aanzienlijk gedaald was, was er in 2003 opnieuw een stijgende trend merkbaar. Dat verschijnsel wijst misschien op een zekere stabilisering en een terugkeer naar een normale werking van de politiezones na de structurele veranderingen ingevolge de politiehervorming, die de werking van de zones in 2001 en 2002 ingrijpend gewijzigd heeft.

In het profiel van de behandeling van de zaken lijkt de trend die vorig jaar vastgesteld werd, te blijven duren: het aantal seponeringen blijft dalen, terwijl de voorgestelde transacties en zaken in vooronderzoek toeneemen.



Traitements des dossiers : ventilation

**Niet-vervolgving? Trends houden aan!**

Zoals hierboven reeds gezegd werd, blijft het aantal seponeringen dalen. Terwijl er in 2000 niet minder dan 266.131 PV's (!) geseponereerd werden, zakt dat aantal naar 106.299 in 2001, tot 58.536 in 2002 en tot 56.714 in 2003. Dat resultaat is opmerkelijk, te meer daar het aantal nieuwe zaken in 2003 opnieuw vrij sterk stijgt (+ 24 % tussen 2002 en 2003).

Onderstaande tabel bevestigt de grote trends die vorig jaar opgetekend werden en levert ook enkele nieuwe interessante inzichten op. Het aantal processen-verbaal dat geseponereerd wordt omdat de redelijke termijn verstreken is of wegens verjaring, daalt sterk (bijna gehalveerd ten opzichte van 2002: van 4.500 seponeringen in 2002 naar slechts 2.400 een jaar later). Het aantal PV's dat geseponereerd wordt omwille van onschendbaarheid neemt toe (1.320 seponeringen in 2003 tegen nauwelijks 431 het jaar voordien). Die trend wordt ook bevestigd voor de toename van het aantal seponeringen wegens "onevenredige gevolgen" (+ 87 % tussen 2000 en 2003).

Voorstellen van transacties gaan de hoogte in

Het totaal aantal voorgestelde transacties zet de stijging uit 2000, 2001 en 2002 voort, aangezien er 312.661 transacties behandeld werden in 2003 (+ 25 % ten opzichte van 2002 en + 60 % ten opzichte van 2000). Net als in 2002 is het percentage betaling constant gebleven (zie grafiek "Transacties"), nagenoeg 75

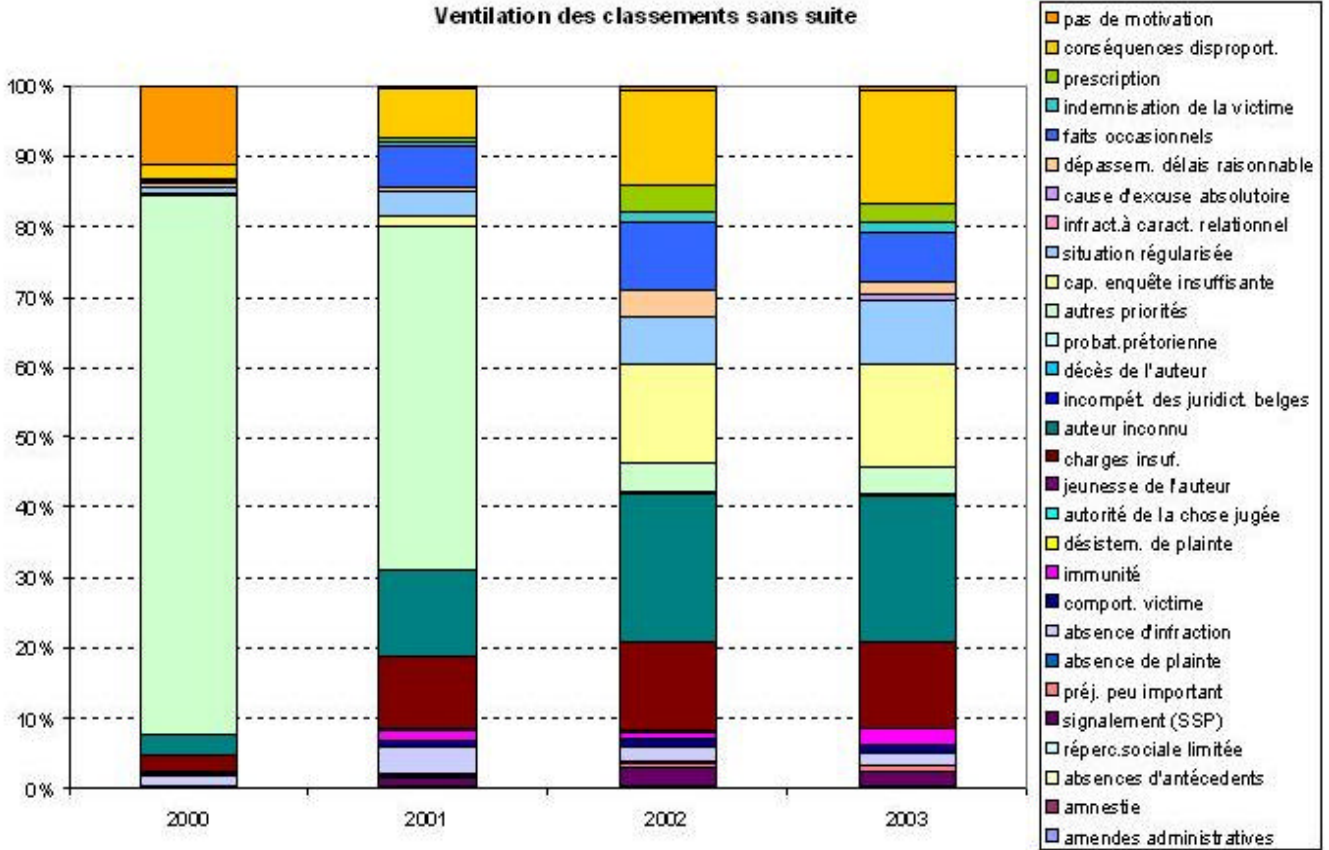
%, wat een substantiële stijging van de ontvangsten met zich meebrengt (zie onderstaande tabel).

	Totaal ontvangsten
2000	10.722.499,48 €
2001	14.667.240,09 €
2002	15.987.212,30 €
2003	19.156.056,02€

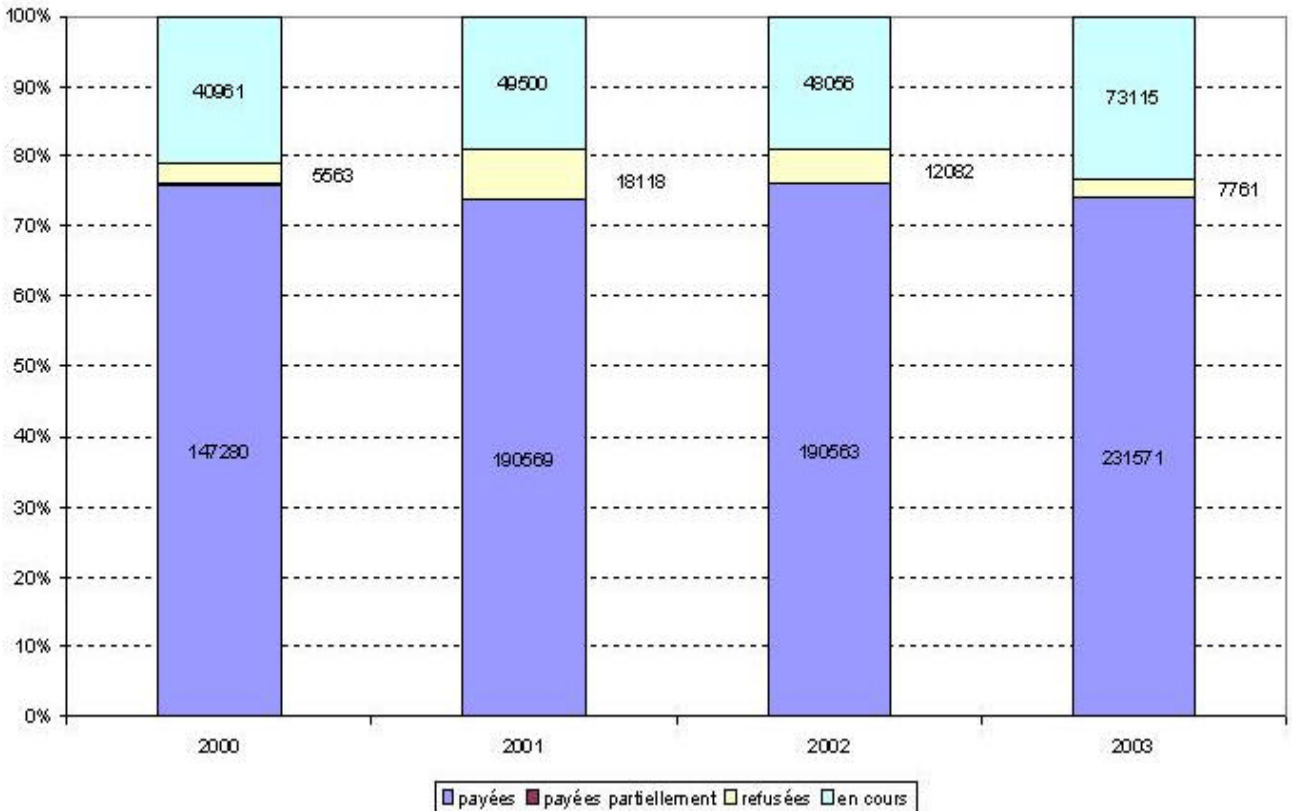
Besluit

De cijfergegevens van het Parket bevestigen in grote lijnen de trends die vorig jaar op hetzelfde ogenblik vastgesteld werden. De tijd van de seponeringen is voorbij en het Brusselse Politieparket wordt steeds efficiënter.

Ventilation des classements sans suite



Transactions



Glimlach, u wordt gefilmd

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

De divisie Verkeersveiligheid van het Britse departement Vervoer heeft een statistische studie gevraagd over de impact van het gebruik van camera's. Na 3 jaar onderzoek en analyse maken de universiteit van Londen en de studiegroep PA de resultaten van hun onderzoek bekend. Nu er in het Brussels Gewest zo veel gesproken wordt over het gebruik van dergelijke instrumenten om de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid te bereiken, heeft de Mobiliteitsgids de Britse studie onder de loep genomen om er de voornaamste vaststellingen uit te halen en zo het debat aan te wakkeren.

De analyse van de statistieken bracht een aanzienlijke weerslag aan het licht op het aantal doden en gewonden, alsook op de geregistreerde snelheden, en toonde aan dat de camera's met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid sociaal goed aanvaard bleken. Ter informatie: het onderdeel van de studie dat betrekking heeft op de doden en gewonden analyseerde de statistieken van meer dan 2.000 met camera's uitgeruste plaatsen, terwijl dat aangaande het effect van camera's op de snelheid meer dan 11.000 metingen analyseerde op meer dan 1.000 plaatsen die pas met camera's uitgerust waren. De volledige studie kan gedownload worden op http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/downloadable/dft_rdsafety_029194.pdf

Jaarlijks 100 levens gespaard!

De studie toont aan dat het aantal doden of zwaargewonden met 40 % daalt op plaatsen waar camera's geplaatst worden. Het resultaat betekent 100 doden en 770 zwaargewonden minder, per jaar. Te we-

ten dat in Groot-Brittannië dagelijks bijna 10 personen het leven laten bij verkeersongevallen!

Bovendien kondigt de studie een daling met 33% aan van het aantal ongevallen met gewonden, zijnde een daling met ongeveer 4.000 ongevallen per jaar! Een fijnere analyse toont bovendien aan dat het totaal aantal doden of zwaargewonden met 35 % afgenomen is.

Snelheid. Zei u snelheid?

Zoals wij konden verwachten, zijn de gemiddelde snelheden die door de camera's geregistreerd werden, merkbaar gedaald.

- De gemiddelde snelheid daalt met ongeveer 7 % op de plaatsen die pas met camera's uitgerust zijn (wat overeenkomst met een daling van de gemiddelde snelheid met ongeveer 4 km/u).
- In steden is de gemiddelde snelheid met ongeveer 8 % afgenomen.

De studie toont eveneens aan dat het aantal voertuigen met overduidelijke snelheid op de plaatsen waar pas camera's geplaatst werden, daalt met 71 %!

Goed om weten!

Aangemoedigd door het feit dat bij een rondvraag 79 % van de mensen zegt dat ze het gebruik van camera's steunen voor de verbetering van de veiligheid, heeft de Britse Staatssecretaris voor Vervoer een document gepubliceerd waarin een overzicht gegeven wordt van alle plaatsen die met camera's uitgerust zijn. Zo werd de studie die de doeltreffendheid van de camera's moest aantonen, aangevuld met een

sensibiliseringsactie voor het grote publiek over het hoe en waarom van de camera's, gestaafd met cijfers.

Tot slot gaf de studie ook een raming van de financiële winst voor de samenleving dankzij de daling van het aantal ongevallen ... namelijk om en bij de 300 miljoen euro per jaar.

Ook al kunnen de resultaten die op één plaats (en bovendien in een ander land) en op een welbepaald ogenblik opgetekend werden, niet gewoonweg geëxtrapoleerd worden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, toch kunnen wij niet voorbijgaan aan de trends die aan de andere kant van het Kanaal vastgesteld worden. Het nut van camera's hoeft niet meer aangetoond te worden. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had het Gewest overigens de plaatsing van 90 automatische camera's aangekondigd. Gezien de Britse resultaten kunnen de Brusselse wegen er enkel veiliger op geworden zijn. De toepassing van dit systeem moet echter gepaard gaan met een doeltreffende communicatie naar het grote publiek, zodat zij alle aspecten goed begrijpen van een systeem dat a priori negatief beoordeeld wordt omdat het sterk geassocieerd wordt met repressie.

Een goed verstaander ...

Contact: press@dtf.gov.uk

Website: www.dft.gov.uk

De studie is begonnen in april 2000. In totaal hebben niet minder dan 24 partners aan het project deelgenomen: Essex, Cleveland, Lincolnshire, Northamptonshire, Nottingham, South Wales, Strathclyde, Thames Valley, Cambridgeshire, Derbyshire, Lancashire, Norfolk, North Wales, Staffordshire, Warwickshire, Avon & Somerset, South Yorkshire, West Yorkshire, Wiltshire, Fife, Bedfordshire, Hampshire, Leicestershire, Londres. Vervolgens hebben er zich ook andere bij aangesloten, maar zonder in de studie in aanmerking te worden genomen: Dorset, Kent & Medway, Londen, Devon & Cornwall, Hertfordshire, Sussex, West Midlands, Grampian, Cheshire, Cumbria, Greater Manchester, Humberside, North Yorkshire, Northumbria, Suffolk, West Mercia, Lothian & Borders, Dumfries & Galloway, Tayside, Northern Ireland.

Door Yves Verbrugge (Kabinet van de Gouverneur)

Verkeersveiligheid

Coördinatie en communicatie als leitmov van de Gouverneur

Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de Gouverneur 2 taken toevertrouwd gekregen:

- **meer bekendheid en zichtbaarheid geven aan de controle-sanctie door middel van algemene communicatie;**
- **streven naar structurele coördinatie tussen de politiezones (interzonale samenwerkingsovereenkomsten) en met het Parket, met het oog op een "gewestelijk plan voor de verkeersveiligheid".**

Twee taken, twee werkgroepen

Het provinciaal overleg¹ heeft het stappenplan i.v.m. deze twee doelstellingen goedgekeurd en heeft daartoe twee werkgroepen samengesteld.

1. De **eerste** methodologische **werkgroep** bestaat uit medewerkers van de korpschefs in politiebeleid, van de gedeconcentreerde federale politie, leden van het BIVV en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB).

Het doel van deze werkgroep was de opstelling van actieplannen.

Deze werkgroep heeft de volgende resultaten geboekt:

- de actoren van het politiebeleid in de 6 politiezones bewust maken van de belangrijke plaats die de verkeersveiligheid inneemt;
- aanzetten om deze prioriteit op te nemen in de argumentatietabellen die bij de zonale veiligheidsraden ingediend worden;
- opstellen van indicatoren op basis waarvan de prioritaire thema's gevolgd kunnen worden, nl. overdreven en onaangepaste snel-

heid, rijden onder invloed van alcohol of drugs, het gebruik van de veiligheidsgordel en andere veiligheidsuitrustingen, het vervoer van goederen en personen, fout en gevaarlijk parkeren en agressiviteit in het verkeer;

- de dienst voor coördinatie en steun van Brussel van de federale politie en zijn administratief directeur-coördinator J. Deveaux hebben zich ertoe verbonden deze indicatoren te volgen en te investeren in de verkeersveiligheid op het grondgebied van de 19 gemeenten.

De hier verkregen resultaten werden sterk beïnvloed door de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van het koninklijk besluit betreffende de toekenning van financiële bijstand van de federale overheid aan de politiezones in het

Streven naar structurele coördinatie tussen de politiezones (interzonale samenwerkingsovereenkomsten) en met het Parket, met het oog op een "gewestelijk plan voor de verkeersveiligheid".

kader van overeenkomsten inzake verkeersveiligheid voor het jaar 2004 en door de opstelling door het BIVV van een handleiding voor de opstelling van een actieplan voor verkeersveiligheid.

2. De **tweede werkgroep** wordt gecoördineerd door de administratief coördinerend directeur van Brussel en zal instaan voor de operationalisering van de actieplannen en zal tevens waken over een

betere operationele coördinatie. Deze werkgroep zal bestaan uit leden van de lokale politie, de federale politie (voornamelijk de wegpolitie van Brabant) en het Parket.

Deze groep zou eind 2004 zijn werkzaamheden moeten aanvangen.

Beide werkgroepen brengen verslag uit bij het provinciaal overleg, dat op zijn beurt verslag uitbrengt bij de lokale en regionale overheden.

Actie, reactie

Intussen zijn er talrijke initiatieven genomen en zijn er projecten gepland of uitgevoerd in de lokale politiezones (zie artikel betreffende de politiezone Zuid).

Er is al heel wat werk verricht is de lokale politie en door het gedeconcentreerd niveau van de federale politie, overeenkomstig het concept van de eengemaakte politie gestructureerd op twee niveaus.

Toch moeten onze doelstellingen gecontroleerd en indien nodig aangepast worden, met het risico om op termijn vast te stellen dat er slechts bescheiden vooruitgang geboekt is.

Besluit

Ter afronding wil ik de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds danken voor hun belofte om in de volgende nummers van de Mobiliteitsgids andere artikels te publiceren over de maatregelen die in de lokale politiezones en door de gedeconcentreerde federale politie genomen worden.

Contact:

yves.verbrugge@brugouverneur.iris net.be

¹ Dit provinciaal overleg inzake veiligheid is ingevoerd bij artikel 9 van de wet op het politieambt.

Verkeersveiligheid hoog in het vaandel in Zone Zuid

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

In politiezone Zuid, bestaande uit de gemeenten Anderlecht, Sint-Gillis en Vorst, stond de voorbije maand oktober in het teken van de verkeersveiligheid. Met preventie- en repressieacties heeft de politiezone de aandacht gevestigd op overdreven snelheid, wildparkeren en het gebruik van de veiligheidsgordel. Een grootscheeps project met zeer bevredigende resultaten ... waaraan het Boetefonds niet vreemd is. Toelichting.

Ter herinnering: naast de dagelijkse werkzaamheden is zone Zuid actief op 5 fronten:

- ⇒ IBSP
- ⇒ MOBY
- ⇒ FIPA
- ⇒ PZS en PZC
- ⇒ acties op basis van overeenkomsten met de federale overheid.

Precies in het kader van een overeenkomst met de federale overheid ontwikkelt de zone een complete preventie- en repressiestrategie inzake verkeersveiligheid. Dit project is vervat in het verkeersactieplan 2003-2004 (zie kader) en geniet federale financiële ondersteuning, door de verdeling van de nodige middelen voor de realisatie van specifieke acties rond verkeersveiligheid.

In 2004 hebben de Brusselse politiezones via deze overeenkomsten 1.655.096,96 euro van het Fonds verkregen, wat slechts 80 % vormt van de totale som waarop ze aanspraak konden maken (door de lange procedures en de te korte termijnen hebben de zones jammer genoeg niet volop van deze "bron" gebruik kunnen maken). Het bedrag dat bij besluit aan de Brusselse politiezones toegekend was, bedroeg namelijk 2.010.121 euro (voor meer informatie, zie pagina 26 "De overeenkomsten inzake verkeersveiligheid").

Resultaten in het vizier

De overeenkomst met de zone Zuid steunde voornamelijk op 5 prioriteiten:

1. overdreven en onaangepaste snelheid
2. Wegvervoer
3. veiligheidsgordel en andere maatregelen
4. hinderlijk en gevaarlijk parkeren
5. agressiviteit in het wegverkeer

In dat kader heeft de zone enerzijds aanvullende preventie- en controleacties op het getouw gezet bij het zonale verkeersplan en anderzijds grote investeringen gedaan met het oog op verkeersveiligheid (zie kader).

- a. Wat overdreven snelheid betreft, heeft de zone naast de dagelijkse acties verschillende grote controleacties verricht, waarvoor een vijftigtal mensen en voertuigen gemobiliseerd werd. Een eerste balans maakte gewag van 4.563 gecontroleerde voertuigen, waarvan 7 % de maximumsnelheid overschreden.
- b. De wijkagenten hebben ook een deel van hun tijd besteed aan preventieacties rond het gebruik van de veiligheidsgordel. Een eerste balans: ongeveer 30.000 gecontroleerde gebruikers, waarvan er 'slechts' 19.000 in regel waren, zijnde ongeveer 65 % tegen 35 % in overtreding. Hoewel dat aantal nog te laag blijft, heeft de zone in de loop van de maand toch een positieve evolutie vastgesteld, aangezien dat percentage in het begin van de actie 44 % bedroeg.

Doelstellingen van het verkeersactieplan 2003-2004:

- ⇒ bijdragen tot een beter gedrag van de weggebruikers inzake parkeren en veiligheid in de buurt van scholen, rekening houdend met de problematiek van de verschillende buurten;
- ⇒ een gedragswijziging teweegbrengen bij de automobilisten wat betreft het gebruik van de GSM terwijl men rijdt en het dragen van de veiligheidsgordel;
- ⇒ bijdragen tot de nationale BOB-campagne;
- ⇒ een gedragswijziging teweegbrengen bij de weggebruikers inzake snelheid in de stad, rekening houdend met de problematiek van de verschillende buurten,
- ⇒ bijdragen tot een gedragswijziging van de bestuurders op het vlak van de technische voorschriften van de voertuigen.

De **doelstellingen van het verkeersactieplan 2004** waren meer bepaald:

1. Rijden onder invloed van alcohol
2. Wildparkeren
3. Controle van verzekering en inschrijving
4. Snelheid
5. Veiligheidsgordel
6. Veiligheid in de buurt van scholen
7. Technische voorschriften

- c. In verband met het wildparkeren tot slot heeft de zone voornamelijk de voertuigen aangepakt die op het trottoir parkeerden en de normale doorgang verhinderden, geparkeerde voertuigen op zebrapaden, voertuigen die dubbel parkeerden of op een hoek en het zicht stoorden. Er werden in de maand oktober meer dan 1.000 processen-verbaal opgesteld.

Bovendien heeft de politiezone deze operatie een zo ruim mogelijke weerklank willen geven in de pers om het publiek te sensibiliseren voor de verkeersveiligheid. Daartoe werd de pers regelmatig op de hoogte gesteld van de initiatieven die er georganiseerd werden (wat de objectieve pakkans verhoogt) en vooral van de resultaten van die acties (wat de subjectieve pakkans verhoogt).

Contact: Politiecommissaris Albert Roosens, persverantwoordelijke van de zone

Vervolg op pagina 26 'De overeenkomsten inzake verkeersveiligheid'

De investeringen in het kader van de overeenkomst:

- inrichting van een educatief verkeerspark,
- inrichting van een handigheidsparcours,
- uitvoering van het educatief project BOBBY (bestelwagen waarin kinderen op computers vraag-antwoordspelletjes kunnen spelen),
- aankoop van materiaal om overdreven snelheid tegen te gaan (verkeersteller, preventieve radar, ...),
- aankoop van materiaal om het wegvervoer te controleren.

Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen

Door Erik Caelen (VSGB)

Het concept "Langzaam rijden gaat sneller" is een begrip dat in België nog niet goed is ingeburgerd. Dit concept, dat in Nederland het licht zag in 1995, heeft tot doel om verschillende tegenstrijdige belangen met elkaar te verzoenen: doorstroming versus leefbaarheid en snelheid versus verkeersveiligheid.

De CROW-publicatie nr. 191 "Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen" bespreekt dit innoverende concept. Dit concept geeft aan de verkeerskundigen immers aanbevelingen om de verkeersruimte in samenhang met de verkeersomgeving opnieuw vorm te geven. Het uitgangspunt daarbij is dat langzaam gereden wordt. Niet dankzij verkeersdrempels, plateaus en dergelijke, maar dankzij een zorgvuldige vormgeving van wegvakken en kruispunten. De openbare ruimte wordt zodanig (her)aangelegd dat kruispunten met twee of drie rijstroken per rijrichting tot eenvoudige voorrangskruispunten met een brede middenberm worden omgevormd. Daarmee zou het oversteken van zowel fietsers en voetgangers als voor het autoverkeer veel gemakkelijker worden dan in een situatie waarbij twee verkeersstromen gelijktijdig doorkruist moe-

ten worden. Dit concept leidt ertoe dat voertuigen zich gestaag aan een lage snelheid voortbewegen op de verkeersassen. Zelfs bij hoge verkeersintensiteiten is oversteken van de rijbaan geen probleem. Verrassend genoeg blijkt dit nieuwe verkeerssysteem bovendien nog kortere reistijden op te leveren en verloopt het verkeer veel veiliger.



In deze publicatie wordt vooral het accent gelegd op de verkeerstechnische toepassingen van het concept "Langzaam rijden gaat sneller". Het boek is opgebouwd in drie delen. Het eerste deel gaat in op de achtergronden van "Langzaam rijden gaat sneller" en licht de filosofie achter het concept uitvoerig toe. In het tweede deel worden aanbevelingen gedaan voor het ontwerp en het proces. Bij de publicatie is een simulatieprogramma op CD-

ROM gevoegd. Hiermee kunnen verkeerskundigen voor hun eigen lokale situatie een inschatting maken van de toepassingsmogelijkheden van dit concept. Het simulatieprogramma wordt in het laatste deel behandeld.

"Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen", CROW-publicatie nr. 191, Ede (NL), 2004

Zich in alle veiligheid zelfstandig verplaatsen dankzij de "Educatieve Route" van Evere

Door Barbara Decupere (VSGB)

Sinds enkele maanden heeft Evere een pedagogisch leerpad in gebruik genomen. Enkele honderden leerlingen hebben het reeds verkend. Een goede gelegenheid dus om een eerste balans op te maken van dit initiatief. Daarom zijn wij op 19 november jl. op ontdekking getrokken van de "ERE, Educatieve Route Éducative". Onze gids Vanessa schetste ons de ontstaansgeschiedenis, alvorens het parcours met ons te doorlopen.

Op de gemeenteraad van oktober 2003 deed gemeenteraadslid Martine Raets het voorstel in Evere een educatieve verkeersroute uit te werken. Nadat burgemeester Rudy Vervoort en zijn gemeentebestuur het licht op groen gezet hadden, werd het project concreet uitgewerkt met de bijstand van de preventiedienst en de verkeerspolitie van zone 5. Het team bestaat uit Erik Van Neyghem, hoofd van de preventiedienst, commissaris Victor Michaux en zijn medewerkster Vanessa Poncelet, webmaster Patrick Bastin en gemeenteraadslid Martine Raets.

Een circuit om te leren

Op basis van een vergelijkbaar parcours in Vlaanderen werd de educatieve route voor Evere uitgetekend. Het traject is kort en vormt een cirkel: men vertrekt aan het gemeentehuis en komt er 45 minuten later weer aan, na een ontdekking van de wereld van de straat en een hele reeks verkeerssituaties (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en automobilisten).

De mogelijke gevaren opmerken om ze te vermijden, het plan van zijn buurt te vatten, de laterisatie leren en zich zo ook leren oriënteren zijn de voornaamste elementen die de grondslag van het circuit vormen.

Het is een parcours dat te voet afgelegd wordt en zo opgevat is dat een kind van 8 à 10 jaar stap voor stap geconfronteerd wordt met alle mogelijke situaties in het verkeer, omdat het vaak rond die leeftijd is dat zij een zekere autonomie krijgen in

het circuit is het doel van de ERE meer dan het aanleren van het verkeersreglement, maar ook de gevaren leren opsporen, analyseren, zichzelf leren kennen om de juiste houding aan te nemen om zich in alle omstandigheden veilig te verplaatsen.

Pedagogische meerwaarde

Het parcours is zo georganiseerd dat de leraar het zonder bijstand van de politie kan volgen. Hun bijstand inroepen is uiteraard wel mogelijk. Het staat permanent open voor scholen en biedt een pedagogische meerwaarde.

- *burgerzin*: het kind zin voor verantwoordelijkheid en zelfstandigheid bijbrengen,
- *analytisch denkvermogen*: het inzicht van de verkeerssituatie verbeteren en het vermogen om goede keuzes te maken aanscherpen,



Deze borden geven aan waar halt gehouden moet worden om een fiche te bespreken.



hun verplaatsingen en daar moeten zij op voorbereid worden.

Het hoofdidee van het parcours is een duurzame wijziging van de houding teweeg te brengen. Zoals vermeld op het bord aan het begin van

- *oriëntatie*: het kind zich leren oriënteren,
- *zelfstandigheid*: zich zelfstandig of in groep kunnen verplaatsen zonder gevaar te lopen.

De methodologie is gebaseerd op fiches. Het kind neemt de fiches namelijk mee op het terrein. De theoretische tips die de begeleider geeft, worden toegelicht om vervolgens in de praktijk omgezet te worden.

Momenteel zijn er **9 fiches voor de leerlingen** over situaties die gevaar kunnen inhouden en vaak in het verkeer voorkomen en ook **9 fiches voor de mentors** met nadere details waardoor in de klas nadien het parcours verder kan uitgediept worden en de kennis van het kind geëvalueerd kan worden. Het sympathiek figuurtje Popol staat op iedere fiche om het kind te begeleiden en indien nodig tips te geven.

In de loop van het circuit houden de kinderen – al dan niet in het gezelschap van een volwassene – halt op bepaalde punten en de oefeningen op iedere fiche en de tips van Popol helpen daarbij.

Aan het einde van het parcours krijgen de kinderen het diploma van "**voorbeeldige voetganger**", ondertekend door commissaris Victor Michaux.

Niet alleen voor scholen ...

Men kan het leerpad ook met het gezin verkennen. Het is overigens zeer gemakkelijk de handleiding te verkrijgen: men kan hem op het gemeentehuis afhalen of downloaden via de website



(www.evere.be/ere). Voor bijkomende inlichtingen kan men contact opnemen met het preventieteam.

Om zeker te zijn dat er geen fouten in staan op pedagogisch vlak, werd de medewerking van het BIVV ingeroepen om de fiches na te lezen met

het oog op de validering en de officiële publicatie.

Voor de Europese dag "**Zonder auto mobiel in de stad**" van woensdag 22 september wou de preventiecel een grote slag slaan. Zo werd er een grote operatie op het getouw gezet, met een mailing naar alle scholen vanaf juni, met een schriftelijke herinnering begin september. Zowat 700 kinderen hebben eraan deelgenomen en het circuit die dag ontdekt.

Twintig klassen zijn naar het gemeentehuis gekomen samen met een veiligheids- en preventiewerker en hebben het circuit doorlopen. De kinderen vertrokken zonder begeleiding, in groepjes van acht, met twee minuten tussentijd. Twaalf politieagenten en vijf agenten op de fiets doorkruis-



Heel wat projecten op stapel

Het preventieteam wil het daar niet bij laten en werkt reeds aan een nieuw parcours, dit keer voor fietsers. En momenteel ligt er tevens een parcours voor voetgangers ter studie in Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node.

Het bestaan van de Educatieve Route in Evere belet Vanessa Poncelet en Roland Aerts niet om nog in de scholen langs te gaan om goede raad te geven inzake verkeersveiligheid.

Sinds enkele jaren worden fietsers in groep begeleid door een multidisciplinair team van vrijwilligers: ouders, preventie- en veiligheidswerker, politieagenten, ... langs verschillende scholen van de drie gemeenten.

Wij wensen dit initiatief veel succes en hopen dat er nog andere zullen volgen. Dat bewijst dat de gemeente met weinig middelen en goede ideeën een verkeersveiligheidsbeleid kan voeren dat alle kinderen sensibiliseert voor de

gevaren op de baan.

Contact: barbara.decupere@avcb-vsgh.irisnet.be

ten het circuit permanent om na te gaan hoe het eraan toe ging. Zodra de kinderen het traject afgelegd hadden, ontvingen zij hun diploma.

Sinds het begin werden reeds 800 diploma's uitgereikt aan 10-jarigen.

Evaluatie

" Een kruispunt is geen jungle " Om niet langer de aap uit te hangen

Door Michel Doyen (BUV) en Erik Caelen (VSGB)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil op het vlak van verkeersveiligheid het aantal dodelijke slachtoffers (en zwaargewonden) tegen 2010 doen dalen met 50 %. Deze doelstellingen zijn zowel door Europa vastgelegd als door de gewestelijke en federale overheden in de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

In 2001 waren er in totaal 2.231 ongevallen met lichamelijke letsels in het Brussels Gewest, waarvan er 981 (44 %) op een kruispunt plaatsvonden.

We stellen namelijk vast dat weggebruikers verkeerslichten en stopborden steeds minder respecteren. Het niet naleven van de signalisatie en verkeersregels op kruispunten zorgt voor files, die op hun beurt de mobiliteit belemmeren en ook ongevallen veroorzaken waarvan de slachtoffers vooral zwakke weggebruikers zijn (kinderen, fietsers, voetgangers, ...).

Om een veralgemening van dergelijk gedrag te vermijden, moeten de weggebruikers worden gewezen op het belang en de plicht om de signalisatie te respecteren. Ze moeten naar kruispunten kijken vanuit een dubbele invalshoek:



Een rood licht ... en dan ?

- enerzijds inzake **mobiliteit**: het gedrag van weggebruikers die een kruispunt oprijden zonder de zekerheid dat ze het ook kunnen verlaten, heeft gevolgen voor de weggebruikers zelf, de overstekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers en de circulatie van bus en tram;
- anderzijds inzake **verkeersveiligheid**: een stopsignaal negeren of versnellen wanneer een licht op oranje springt, om niet te moeten stoppen voor het rode licht, is een algemeen verspreid gedrag dat uiterst gevaarlijk is voor de zwakke weggebruikers.

Op 16 maart vond een persconferentie plaats in de aanwezigheid van de Staatssecretaris voor Mobiliteit van het Brussels Gewest en de Afgevaardigd Bestuurder van het BIVV. Alle journalisten ontvingen er een persmap.

Strategie van decampagne

Het Gewest wil mensen doen beseffen dat ze hun rijgewoontes moeten veranderen en zorgen voor een aangepast rijgedrag dat de mobiliteit in de stad verbetert. Het doel is dus meer hoffelijkheid bij het gebruik van de openbare ruimte door mensen aan te moedigen de verkeersregels na te leven.



Waarom stoppen voor een licht ? Een kruispunt blokkeren is toch veel leuker !

1. Op korte termijn

- sensibiliseren, belangstelling wekken voor de problematiek
- aanzetten tot actieve deelname, de weggebruiker mobiliseren zodat hij reageert en zich engageert

2. Op lange termijn

- motiveren voor een duurzame gedragswijziging: wijziging van de gewoonten

Doelgroep

Het doelpubliek van de campagne zijn alle weggebruikers van 16 jaar en ouder, niet enkel de Brusselaars maar alle weggebruikers die zich op het gewestelijke grondgebied begeven.

Lokalisatie

Het BIVV en het Gewest hebben samen ongelukken op kruispunten geanalyseerd om de communicatie en sensibilisering te kunnen afstemmen en om de kruispunten te kiezen waar de campagne gevoerd zal worden. De communicatie was aanwezig in het hart van het verkeer, in de omgeving van strategische kruispunten.

Aanpak

Verkeersproblemen aan en op kruispunten hebben verschillende oorzaken, maar we kunnen niet ontkennen dat het gedrag van de weggebruikers vaak aan de basis ligt van de moeilijkheden, met als gevolg onzekerheid, verkeersopstoppingen, stress, ... De argumenten om het eigen gedrag te rechtvaardigen vormen een belangrijke hinderpaal voor de reflectie over de mogelijkheid om zijn individueel gedrag aan te passen ten opzichte van de omvang van het probleem.

De boodschap moest dus eenvoudig zijn, niet moraliserend of stichtend en een beroep doen op de verantwoordelijkheidszin van de weggebruiker tegenover zijn keuzevrijheid. Een gepaste gedrag kan de verkeersomstandigheden verbeteren, zowel op individueel als op algemeen vlak.

Het positieve aspect van een gepaste houding is onmiddellijk waarneembaar: meer veiligheid voor iedereen, minder opstoppingen en een vlotter verkeer.

De keuze ging dus uit naar een eenvoudige en "confronterende" boodschap, om de aandacht te vestigen op de huidige problemen van de kruispunten.

Het Brussels Gewest besliste om met het BIVV, de po-

litiezones en het Parket een informatie- en sensibiliseringscampagne uit te werken op het gewestelijke grondgebied. De hele campagne is opgezet rond een eenvoudige en heldere slogan: « **Een kruispunt is geen jungle** ». Die slogan verwijst naar de wanordelijke situatie die op een kruispunt kan ontstaan als de verkeersregels niet nageleefd worden: in tegenstelling tot in de jungle is op een kruispunt de wet van de sterkste niet van toepassing.

Media

Aanplakborden

Tussen 24 maart en 6 april waren 112 affiches van 20 m² zichtbaar op de grootste kruispunten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op de affiche is een aap te zien die aan een paal met verkeerslicht hangt. Dat illustreert op een humoristische manier de slogan « Een kruispunt is geen jungle ».

De affiches hingen aan de volgende strategische kruispunten: Kroonlaan, Generaal Jacqueslaan, P. Hymanlaan, Roodebeeksesteenweg, Tentoonstellinglaan, Moyensstraat, Hallepoort, Merodestraat, Reyerlaan, Leuvensesteenweg, Meiserplein, Paepsemalaan, Industrielaan, Lakenselaan, Vanderborchtstraat, Koningslaan, Waversesteenweg.

Tram en bus

Tussen 5 april en 2 mei reden er op het MIVB-net een tram en twee bussen met naast de campagneslogan een jungledecor en foto's van apen: de tram reed op lijn 81 en 94 en de bussen op lijn 42, 71, 85, 87 en 89.

Apen

Op drie grote kruispunten werden drie apen (driedimensionaal en op ware grootte) aan de verkeerslichten gehangen: Meiser, Basilliek en tussen de Generaal Jacqueslaan en de Kroonlaan. Het doel daarvan was om in werkelijkheid de situatie van de affiche weer te geven.

Folder

Ter gelegenheid van deze campagne werd een folder uitgewerkt met de titel: « Een kruispunt is geen jungle ». Die herinnert de bestuurders aan bepaalde essentiële



regels en in het bijzonder het in acht nemen van verkeerslichten. In de folder is er ook sprake van de ergernis die gewekt wordt door bestuurders die een kruispunt oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat ze in het midden moeten stoppen en zo het dwarsverkeer hinderen. Andere punten zoals de voorrang van trams, beperkt eenrichtingsverkeer, prioritaire voertuigen en bepaalde zware overtredingen komen eveneens aan bod.

Die folder werd samen met een mailing verzonden en door de politiediensten bij controles en door het BIVV uitgedeeld.

TV-uitzendingen

Het campagnethema is aan bod gekomen in de verschillende uitzendingen van het BIVV, met name « Kijk Uit » op VRT, « Veilig Thuis » op VTM, « Ça Roule » op RTL/TVi en « Contacts » op RTBF.

Internet

Op de website van het BIVV (www.bivv.be) was er eveneens een bijzondere aandacht voor de campagne.

Evaluatie

Pers

De dag na de persconferentie berichtten verschillende artikels in Het Laatste Nieuws, De Standaard, De Tijd, Gazet van Antwerpen, Le Soir, La Dernière Heure en Vers l'Avenir over de campagne.

De plaatsing van de drie apen boven de kruispunten vormde tevens de basis van nieuwe artikels.

Er werd een bedrieglijke argumentatie uiteengezet over de bij de vervaardiging van deze apen gebruikte materialen, die zogezegd een potentieel gevaar vormden voor de openbare veiligheid. Sommigen beweerden dat ze uit geveerd gips bestonden en dat ze ongelukken konden veroorzaken indien ze afbrokkelden en op de openbare weg of weggebruikers zouden vallen. Anderen zeiden dat de verf op het gips zou loskomen bij regen en op de weg of weggebruikers zou terechtkomen. Dat gerucht werd overgenomen in bepaalde milieus en zorgde voor een goedkoop voorwendsel om hun betrokkenheid in de campagne te beperken. Op geen enkel ogenblik nam iemand contact op met de opdrachtgever, de gewestelijke administratie, om die informatie of ongerustheid te staven. Alle voorzorgen werden immers genomen om de absolute veiligheid te garanderen: de apen waren vervaardigd uit één stuk gegoten polystyreenschuim (5 kg) en geveerd met drie lagen latexverf en 2 lagen polyurethaanvernis. Ze werden aan de palen bevestigd met twee stalen banden van 17



Een aap die aan een verlichtingspaal hangt ... origineel, niet waar ?

Repressie

Drie politiezones hebben deelgenomen aan het repressief gedeelte van de campagne, nl. de zones Zuid, Montgomery en Ukkel/Oudergem/Watermaal-Bosvoorde. In de zone Zuid heeft de politie op de motorfiets 272 processen-verbaal opgesteld en 11 keer de onmiddellijke inning toegepast ten laste van buitenlandse autobestuurders. De vastgestelde overtredingen hadden merendeels betrekking op de niet-naleving van de verkeerslichten, het niet in acht nemen van de voorsorteerpijlen op rijstroken en het gebruik van de veiligheidsgordel. Voor de zone Montgomery stonden de niet-naleving van de verkeerslichten, op overrijdbare beddingen voor het openbaar vervoer rijden en het verkeer hinderen door een kruispunt op te rijden in de hitparade van de vastgestelde overtredingen. De hulpagenten hebben er 104 processen-verbaal opgesteld. Voor de zone Ukkel/Oudergem/Watermaal-Bosvoorde tot slot hebben de hulpagenten 176 autobestuurders bekeurd omdat zij de verkeerslichten niet respecteerden, niet de door voorsorteerpijlen aangewezen richting volgden en omdat zij het verkeer hinderden door een kruispunt op te rijden.

Het Parket heeft de operatie een codenummer toegekend, wat betekent dat alle vastgestelde overtredingen in principe vervolgd worden.

mm en twee stalen kabels met een doorsnede van 3 mm, die bestand zijn tegen een trekkracht van 250 kg. Om het geheel te beveiligen was iedere aap in een nylonnet gewikkeld dat aan de drager bevestigd was.

Wij gaan niet verder in op die overtuigingen van de verdedigers van de goede zaak. Onze zorg gaat veeleer uit naar eigenlijke problemen rond mobiliteit en ver-

keersveiligheid en wij willen een bescheiden bijdrage leveren tot de oplossing ervan.

Televisie

Op de dag van de persconferentie hebben journalisten in televisiejournaals aandacht besteed aan de campagne.

Radio

Bij de persconferentie zijn interviews opgenomen die op de radio uitgezonden zijn.

TV-uitzendingen

In TV-uitzendingen van het BIVV is de campagne aan bod gekomen. De kijkcijfers van deze uitzendingen zijn:

- Kijk Uit: 206.500 kijkers
- Veilig Thuis: 110.000 kijkers
- Contacts: 144.000 kijkers
- Ça Roule: 200.000 kijkers.

Folder

De folder had een oplage van 7.000 exemplaren in het Nederlands en 10.000 in het Frans. De politie heeft deze verspreid onder automobilisten bij controles. Er konden ook exemplaren verkregen worden via het BIVV.

Posters

De 20 m² posters hadden een goede impact. Ze bereikten 87,1 % van de beoogde doelgroep (15+ in Brussel), met een gemiddelde contactfrequentie (OTS) van 15,6 en een bruto-bereik (GRP) van 1.362,6.

Conclusies

Het algemene doel van de campagne was het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden en de wetgeving terzake te bevestigen. Informatie over het hoe en waarom van de campagne en de wetgeving (zie folder) is dan ook onmisbaar.

De communicatie moet trouwens ook samengaan met een verhoogde waakzaamheid, en zelfs repressie door de politiediensten, om de geloofwaardigheid van de campagne te verhogen en om de naleving van de wetgeving te versterken. Informatie, educatie en sensibilisering zijn cruciaal als men een mentaliteitswijziging en een duurzame gedragwijziging voor ogen heeft.

Contact : mdoyen@mrbc.irisnet.be

Twee vernieuwende initiatieven die kunnen bijdragen tot meer verkeersveiligheid

Door Erik Caelen (VSGB)

Rijden en ongevallen voorkomen, ridderlijk, vooruitziend en voorzichtig ... dat is de slagzin van de firma Kadeb. Kadeb is onlangs in de actualiteit geweest met twee originele initiatieven die kunnen bijdragen tot meer verkeersveiligheid.

Een eerste initiatief betreft het hoffelijkheidsremlicht.

Het hoffelijkheidsremlicht is een vierde, groen remlicht, gekoppeld aan het remcircuit en dat achter de voorruit wordt geplaatst. Het doel van dit licht is om de weggebruikers, die zich aan de voorkant van het voertuig bevinden, te verwittigen wanneer het voertuig remt, zodat zij hierop kunnen anticiperen. Dit kan nuttig zijn aan een zebrapad, bij een voorrang van rechts, in files, voor politieagenten die het verkeer regelen, voor allen die er belang bij hebben een afremmsignaal te zien in hun achteruitkijkspiegel ...

Volgens een studie uitgevoerd door Professor L. VEREECK van het Centrum voor Beleidsmanagement in Diepenbeek blijkt dat het hoffelijkheidsremlicht een belangrijke vermindering in het aantal slachtoffers kan betekenen bij voetgangers. In zijn analyse zou het aantal slachtoffers immers gereduceerd worden met:

- 5 % voor voetgangers die zich bevinden of lopen op een stoep of berm;
- 10 % voor voetgangers die de rijbaan oversteken, op een oversteekplaats geregeld door verkeerslichten;
- 10 % voor voetgangers die de rijbaan oversteken, op een oversteekplaats die niet geregeld is door verkeerslichten;
- 3 % voor voetgangers die de rijbaan oversteken op een zebrapad dat niet geregeld is door een agent
- 5 % voor voetgangers die de rijbaan oversteken op meer dan 30 meter van een zebrapad.

Gezien deze opmerkelijke cijfers heeft de Federale Overheidsdienst het licht op groen gezet om een proefproject op touw te zetten. Sinds ongeveer een jaar rijden een aantal personenwagens van de Responsible Young Drivers met het groene remlicht. Indien dit eerste proefproject een succes wordt, dan wordt overwogen om een grootschaligere test uit te voeren.

Een tweede project behelst de KAD, een digitale kilometeraanduiding.

Het KAD-systeem is een apparaat waarbij de snelheid van een voertuig wordt aangegeven door middel van een digitale aflezing achteraan het voertuig met als doel de andere verkeersdeelnemers op de hoogte te stellen van de gereden snelheid van het desbetreffende voertuig. Bovendien duidt dit apparaat de remkracht aan d.m.v. een bijkomend lichtsignaal bij de diverse remmogelijkheden: remmen op de motor, vrijloop, cruise drive, normale rem en noodrem. Hier volgen in een notendop enkele argumenten die pleiten in het voordeel van de montage van een KAD-systeem op een auto:

de KAD geeft extra informatie over stilstand (000) of vertraging, wat de remlichten niet doen;

bij een inhaalbeweging zie je vooraf hoeveel de inhaalsnelheid moet bedragen;

het sociaalrijgedrag zal positief beïnvloed worden.

De mobiliteitsdienst van de stad Gent heeft gedurende een drietal weken een test uitgevoerd met het KAD-systeem. De keuze voor de stad Gent was niet onschuldig: in Gent loopt immers nog een ander project, namelijk ISA (over ISA, zie in dit verband het artikel "Codenaam: LundaISA", door J.-M. Reniers, in Mobiliteitsgids nr. 2004/02). Volgens Mijnheer Karel Debaillie van de firma Kadeb NV zijn de eerste resultaten heel bevredigend. Daar waar het systeem ISA nogal wat wrevel en antipathie opwekt ten opzichte van de voertuigen uitgerust met ISA, is het heel anders gesteld met het KAD-systeem. De bestuurders van voertuigen uitgerust met het KAD-systeem kunnen immers genieten van de goedkeuring van de andere weggebruikers en ontvangen zelfs vriendelijke groeten van andere automobilisten.

Voor meer informatie: www.kadeb.be

Last minute ⇨ 2 opleidingen Verkeerskunde

Verkeersveiliger door infrastructuurmaatregelen

Helpen de maatregelen die we uitvoeren wel?

Studiedag

15 december 2004

Ferrarisgebouw Brussel

Sinds een aantal jaar groeit het besef dat de onveiligheid op de weg een van de belangrijkste problemen in onze huidige maatschappij is. Er wordt dan ook steeds meer geld en moeite geïnvesteerd om de verkeersveiligheid te verhogen. Bij het nemen van maatregelen is het echter belangrijk om te weten of ze wel degelijk werken.

Deze studiedag belicht de effectiviteit van verkeersmaatregelen vanuit verschillende standpunten. Een aantal resultaten uit het buitenland wordt overlopen en er wordt dieper ingegaan op de Nederlandse situatie. Drie Vlaamse voorbeelden geven weer hoe op dit ogenblik in Vlaanderen omgegaan kan worden

met infrastructuurmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Vanuit de theorie wordt er naast de beperkingen van een klassieke voor- en nastudie ook een alternatieve berekeningswijze voorgesteld. Deze nieuwe rekenmethode is verwerkt in een rekenprogramma, wat de toepassing ervan veel gebruiksvriendelijker maakt. Alle deelnemers krijgen het programma mee naar huis. Om het later vlot te kunnen gebruiken krijgt u in de namiddag een toelichting over een tweetal toepassingen met reële Vlaamse datasets. U krijgt ten slotte ook de mogelijkheid om onder begeleiding de tool zelf al even te gebruiken.

Voor wie?

Deze studiedag is bedoeld voor professionals die infrastructuurmaatregelen en -ingrepen op een efficiënte manier willen doorvoeren:

- ⇒ gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ambtenaren (mobiliteitsdiensten, ver-

keersdiensten, technische diensten);

- ⇒ medewerkers van studie-bureaus;
- ⇒ medewerkers van inter-communales;
- ⇒ politiefunctionarissen;
- ⇒ medewerkers van organisaties die actief zijn op het gebied van verkeer en mobiliteit.

Prijs

De studiedag kost 30 euro. In de prijs zijn een deelnemersmap, drinken en broodjesmaaltijd inbegrepen.

De VSV is door de Vlaamse overheid erkend als opleidingsverstrekker en aanvaardt opleidingscheques.

Contact :

stijn.dergent@verkeerskunde.be

Introductiecursus verkeerskunde

Nieuwe vierdaagse opleiding in Vlaanderen! Praktijkgericht, intensief en multidisciplinair.

14 en 21 december 2004 + 11 en 18 januari 2005

Ferrarisgebouw

Brussel

Bent u actief in de verkeerswereld en wil u meer inzicht krijgen in de verkeerskunde? Zegt een baan in de mobiliteitssector u wel iets, en wil u uw basisvaardigheden bijspijkeren? Of bent u mee verantwoordelijk voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid van een stad of gemeente en wil u uw verkeerskundige kennis opfrissen? Dan is deze introductiecursus beslist iets voor u.

Deze cursus reikt u naast verschillende basisbegrippen en invalshoeken ook een aantal instrumenten en technieken aan om verkeers- en mobiliteitsproblemen op een geïntegreerde manier aan te pakken. U krijgt ook inzicht in het huidige beleid op het gebied van vervoer en mobiliteit. In dit unieke programma gaan theoretische kennis en praktijktoepassingen hand in hand. De cursus biedt een inleiding tot de verkeerskunde, ervaring in het vakgebied is dus niet nodig. Na de cursus krijgt u een getuigschrift.

Prijs

De cursus kost 300 euro. In de prijs zijn cursusmateriaal, drinken en broodjesmaaltijd inbegrepen.

De VSV is door de Vlaamse overheid erkend als opleidingsverstrekker en aanvaardt opleidingscheques.

Contact :

stijn.dergent@verkeerskunde.be

Meer info over beide initiatieven:

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Stijn Dergent

Bruul 101 – 2800 Mechelen

Tel (015)44 65 55

Fax (015)44 65 59

stijn.dergent@verkeerskunde.be

www.verkeerskunde.be

Vervolg van het artikel op pagina 17

De overeenkomsten met de federale overheid inzake verkeersveiligheid

Het doel van deze overeenkomsten is de verkeersveiligheid te verbeteren door sensibilisering, communicatie en repressie. Zo dragen de overeenkomsten bij tot de verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans, de verbetering van de uitrusting en de uitbreiding van de knowhow in de politiezones.

De overeenkomsten inzake verkeersveiligheid zijn gebaseerd op:

- de wet op de verkeersveiligheid van 7 februari 2003 (B.S. 25.2.2003),
- het KB van 3 mei 2004 betreffende de overeenkomsten tussen de federale overheid en de politiezones inzake verkeersveiligheid (B.S. 12.05.2004),
- het MB van 9 juni 2004 betreffende de toekenning van de financiële hulp van de Staat aan de politiezones inzake Verkeersveiligheid Conventies (B.S. 14.6.2004)

Deze overeenkomsten moeten betrekking hebben op minstens 1 van de 7 prioriteiten die de federale overheid vastgelegd heeft: snelheidsbeperking – dronkenschap aan het stuur – rijden onder invloed van andere substanties – naleving van de regels i.v.m. het gebruik van de veiligheidsgordel en andere beschermingsmiddelen – in acht nemen van de regels van het wegvervoer – gevaarlijk en hinderlijk parkeren – agressief gedrag in het verkeer.

In 2004 werden er 177 overeenkomsten afgesloten voor een totaal bedrag van 36.040.243,88 euro. In het Brussels Gewest hebben de 5 ondertekende overeenkomsten betrekking op snelheid (38,03 % van het totale Brusselse bedrag), agressiviteit (32,98 %), het dragen van de veiligheidsgordel en de helm (9,84 %), rijden onder invloed van alcohol (8,94 %), parkeren (7,96 %), rijden onder invloed van drugs (1,21 %) en het wegvervoer (1,05 %). In vergelijking met de politiezones van de rest van het land onderscheiden de Brusselse zich door het grotere belang dat zij hechten aan agressiviteit aan het stuur (het nationaal gemiddelde bedraagt nauwelijks 6,69 %). Zij zijn daarentegen proportioneel minder strikt op de naleving van de snelheidsbeperkingen (het nationaal gemiddelde bedraagt 57,97 %).

Contact : erik.caelen@avcb-vsgb.irisnet.be

Deze publicatie is de vrucht van een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vzw

Nr 2004/04 — november 2004

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, J-M Reniers, B. Decupere, Ch. Cumps, E. Bourgeois, Y. Verbrugge, M. Doyen

Vertaling : L. Vankelecom

Coördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.vsgb.be



Laat dit niet liggen !

Gratis

Hebt u de Mobiliteitsgids niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega ook graag een exemplaar ontvangen? Geen probleem! Vul dan deze bon in en vergeet niet uw e-mailadres te vermelden waarop u ons tijdschrift wenst te ontvangen. Of stuur gewoon een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Ecologisch

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Mobiliteitsgids prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be.

BON ingevuld terug te zenden naar de Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest

Aarlenstraat 53 bus 4—1040 Brussel

Tel: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

- Ja, een collega wenst de Mobiliteitsgids te ontvangen. Zijn/haar gegevens:

Naam _____

Voornaam _____

Organisatie _____

Functie _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

- Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Mobiliteitsgids daarop te ontvangen:

Naam _____

Voornaam _____

E-mail _____